

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

35^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 1° OTTOBRE 1963

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI,
indi del Presidente MERZAGORA

INDICE

COMMISSIONI PERMANENTI

Variazioni nella composizione Pag. 1759

CONGEDI 1759

DISEGNI DI LEGGE

Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante 1759

Deferimento a Commissione permanente in sede referente 1760

Seguito della discussione:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 e Nota di variazioni allo stato di previsione medesimo » (44 e 44-bis):

BARBARO 1771
BOSSO 1794

CAPPUGI *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* Pag. 1783
CARON 1801
DI PAOLANTONIO 1782
LOMBARDI 1791
MARTINEZ 1787
PAJETTA Noè 1779
ZACCARI 1766

INTERPELLANZE

Annunzio 1806

INTERROGAZIONI

Annunzio 1807

ISTITUTO DI EMISSIONE

Annunzio di relazione sull'andamento dell'Istituto di emissione e sulla circolazione bancaria e di Stato, presentata dal Ministro del tesoro 1760

PARLAMENTO

Sulla convocazione in seduta comune:

PRESIDENTE Pag. 1761

PER IL VENTESIMO ANNIVERSARIO DELLE QUATTRO GIORNATE DI NAPOLI

PRESIDENTE 1765

CHIARIELLO 1764

CORBELLINI *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile* 1765

PALERMO Pag. 1762

PREZIOSI 1762

* RUBINACCI 1761

SCHIETROMA 1765

PETIZIONI

Annunzio 1760

N. B. - L'asterisco premesso al nome di un oratore indica che il discorso è stato rivisto d'ufficio.

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

FENOALTEA, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 27 settembre.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale s'intende approvato.

Congedi

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Florena per giorni 5.

Non essendovi osservazioni, questo congedo si intende concesso.

Annunzio di variazioni nella composizione di Commissioni permanenti

PRESIDENTE. Comunico che, su richiesta del Gruppo parlamentare democratico cristiano, sono state apportate le seguenti variazioni nella composizione delle Commissioni permanenti:

1ª Commissione permanente: entra a far parte della Commissione il senatore Molinari in sostituzione del Sottosegretario di Stato Giraud, precedentemente sostituito dal senatore Ferrari Francesco;

4ª Commissione permanente: entra a far parte della Commissione il senatore Rosati;

6ª Commissione permanente: entra a far parte della Commissione il senatore Baldini;

7ª Commissione permanente: entrano a far parte della Commissione i senatori Ferrari Francesco e Lombardi;

9ª Commissione permanente: entra a far parte della Commissione il senatore Molinari al posto del senatore Ferrari Francesco;

10ª Commissione permanente: entra a far parte della Commissione il senatore Rosati in sostituzione del Sottosegretario di Stato Pezzini, precedentemente sostituito dal senatore Vallauri.

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede deliberante

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato ha deferito i seguenti disegni di legge in sede deliberante:

alla 1ª Commissione permanente (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

NENNI Giuliana. — « Utilizzazione da parte dell'Unione italiana ciechi del residuo del fondo di cui alla legge 4 novembre 1953, n. 839 » (134), (previo parere della 5ª Commissione);

« Concessione a favore del comune di Roma di un contributo straordinario di cinque miliardi di lire per l'anno 1963 » (148), (previo parere della 5ª Commissione);

alla 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

GRIMALDI. — « Istituzione della lotteria "Gran Premio Automobilistico Pergusa" » (133), (previ pareri della 1ª e della 6ª Commissione).

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede referente

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente del Senato ha deferito il seguente disegno di legge in sede referente:

alla 5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 11 settembre 1963, n. 1180, concernente modificazioni al trattamento fiscale dello zucchero e degli altri prodotti zuccherini » (157), (previ pareri della 8ª e della 9ª Commissione).

Annunzio di relazione sull'andamento dell'Istituto di emissione e sulla circolazione bancaria e di Stato presentata dal Ministro del tesoro

P R E S I D E N T E . Comunico che il Ministro del tesoro, in osservanza alle disposizioni di cui all'articolo 130 del testo unico di legge sull'Istituto di emissione e sulla circolazione bancaria e di Stato, ha presentato la relazione sull'andamento dell'Istituto di emissione e della circolazione bancaria e di Stato per l'anno 1962 (*Doc. 13*).

Annunzio di petizioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura del sunto delle petizioni pervenute alla Presidenza.

F E N O A L T E A , *Segretario:*

Il signor Parisi Pietro, da Roma, chiede che venga emanato un provvedimento legislativo che assicuri ai dipendenti statali minorati per cause di servizio in modo permanente, trattenuti in servizio perchè ritenuti idonei a continuare la loro opera, trattamento identico a quello riservato ai dipendenti collocati in pensione che godono della pen-

sione privilegiata ordinaria e di benefici assistenziali (Petizione n. 1);

il signor Parisi Pietro, da Roma, chiede che vengano emanati provvedimenti legislativi intesi: 1) a concedere ai dipendenti statali invalidi tubercolotici rimasti in attività di servizio un assegno di cura e un periodo di cura estiva annuale, a simiglianza di quanto avviene per i minorati tubercolotici muniti di pensione privilegiata ordinaria; 2) ad estendere anche al personale civile l'istituzione del « ruolo d'onore » esistente per gli ufficiali e sottufficiali mutilati ed invalidi di guerra (Petizione n. 2);

il signor De Luca Giovanni, da Roma, chiede una modifica all'articolo 132 del testo unico dello stato giuridico degli impiegati dello Stato (decreto presidenziale 10 gennaio 1957, n. 3) per il caso dell'impiegato che abbia dimissionato dall'ufficio per passaggio ad altra amministrazione statale, anche autonoma (Petizione n. 3);

il signor Preziosi Bartolomeo, da Napoli, ed altri cittadini italiani insegnanti statali pensionati chiedono un provvedimento legislativo inteso a perequare le pensioni del personale della scuola già collocato a riposo anteriormente al 30 settembre 1961 all'attuale trattamento del personale in servizio (Petizione n. 4);

il signor Fragale Fedele, da Nicastro, chiede un provvedimento legislativo che disponga l'assunzione in servizio presso l'Amministrazione delle poste degli idonei al concorso a 1700 posti di ufficiale postale A.N. bandito con decreto ministeriale 3 marzo 1959 (Petizione n. 5);

il signor Marcoccio G. Battista, da Roma, ed altri cittadini italiani, chiedono un provvedimento legislativo che provveda a regolare in modo analogo le carriere del personale del Ministero delle partecipazioni statali e quelle dei dicasteri finanziari (Petizione n. 6);

il signor Scordamaglia Giuseppe, da Perugia, chiede una modificazione delle leggi 12 novembre 1955, n. 1137, e 16 novembre 1962, n. 1622, al fine di sanare talune situazioni di sfavore degli ufficiali in ausiliaria

nei confronti dei pari grado in s.p.e. (Petizione n. 7);

il signor Aragno Benedetto, da Mistretta (Messina), chiede un provvedimento legislativo il quale, in adeguamento alle disposizioni attualmente vigenti in tema di generalità in estratti, atti e documenti, elimini l'indicazione della paternità contenuta nel Sigillo notarile, eventualmente sostituendola con l'indicazione della data e del luogo di nascita (Petizione n. 8);

il signor Garritano Mario, da Genova, chiede un provvedimento legislativo di condono delle sanzioni disciplinari — comprese quelle risolutive del rapporto di impiego — riportate da dipendenti pubblici, militari e magistrati compresi (Petizione n. 9).

P R E S I D E N T E . Avverto che tali petizioni, a norma del Regolamento, saranno trasmesse alla Commissione competente.

Sulla convocazione del Parlamento in seduta comune

P R E S I D E N T E . Ricordo che il Parlamento è convocato in seduta comune domani, mercoledì 2 ottobre 1963, alle ore 11, per procedere alla votazione per la nomina di un Giudice della Corte costituzionale e di sette componenti del Consiglio superiore della Magistratura.

Per il ventesimo anniversario delle quattro giornate di Napoli

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare il senatore Rubinacci. Ne ha facoltà.

* **R U B I N A C C I .** Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono passati vent'anni dalla generosa, eroica, disperata insurrezione del popolo napoletano, dal 28 settembre al 1º ottobre 1943. Una insurrezione che tenne testa alla spietata dominazione nazista, che travolse la resistenza dell'esercito tedesco, ne scompigliò la ritirata, liberò la cit-

tà prima ancora che sopraggiungessero, nella loro avanzata, le truppe alleate.

Furono episodi staccati, autonomi, che si manifestarono in varie parti della città ad opera di gruppi di cittadini, uomini, donne, vecchi, giovani, militari, civili appartenenti a tutti i ceti sociali. Furono episodi che al fine trovarono il loro collegamento e divennero una espressione corale di sdegno, di collera popolare. Furono quattro giornate nelle quali Napoli — prostrata da infinite sofferenze, semidistrutta, affamata, con un popolo che aveva vissuto mesi e mesi nei rifugi e nei sotterranei — nell'impeto generoso del suo animo, seppè mobilitare ogni residua energia e porre fine ad uno stato di quasi fatale rassegnazione.

Il popolo di Napoli aveva potuto rassegnarsi alla guerra, anche nelle sue manifestazioni più spietate, ma non potè sopportare quella razzia che si trasformava in selvaggia caccia all'uomo, e ritrovò le proprie energie per opporsi alla crudele manifestazione che andava al di là di ogni limite di guerra, e dette inizio, con le quattro giornate, al grande movimento, al grande fatto storico della Resistenza italiana.

Ho ritenuto, signor Presidente, onorevoli colleghi, che fosse il caso di ricordare oggi, nel Senato della Repubblica, queste quattro giornate, perchè noi dobbiamo rendere omaggio all'eroismo di tanti umili cittadini che seppero immolare la loro vita, facendo olocausto di se stessi, per quella libertà e quella democrazia che il 25 luglio aveva fatto balenare come una speranza, ma che le giornate grigie dell'8 settembre potevano far apparire come definitivamente tramontate. Le quattro giornate furono un atto di fede, un atto di speranza; Napoli, in quel momento, rappresentò veramente tutta l'Italia; Napoli in quelle giornate ha dato la prova, non solo agli italiani, ma al mondo intero, che la guerra a fianco dei nazisti era finita, e che un nuovo destino era nelle aspirazioni del popolo italiano.

Ho ricordato dunque le quattro giornate di Napoli proprio perchè esse furono il primo inizio della Resistenza, una resistenza non ancora organizzata, spontanea, la qua-

le, proprio per questo, ebbe il suo più grande valore ideale; una resistenza che è proseguita poi durante 20 mesi in ogni parte d'Italia, dando la testimonianza che il popolo italiano intendeva contribuire alla sua liberazione, riallacciandosi alla grande tradizione risorgimentale.

Onorevoli colleghi, non ho bisogno di intrattenermi ulteriormente sulla natura, sul significato, sulla portata delle quattro giornate napoletane; intendo solo segnalare questa caratteristica nobilissima che esse ebbero, iniziando la Resistenza in tutto il nostro Paese. Oggi, a 20 anni di distanza, noi possiamo ricordare quelle giornate — che noi rievochiamo senza odio, avendo superato ogni discriminazione ed ogni lotta intestina nel nostro Paese — possiamo ricordarle oggi che ci ritroviamo con altri popoli dell'Europa, al di là delle barriere di odio che la guerra aveva seminato, in una comune vocazione per costruire una comunità volta al benessere dei nostri popoli. Onorevoli colleghi, la Resistenza fu soprattutto animata, nobilitata, infiammata dall'amore per la libertà e per la democrazia e dopo 20 anni il monito che ci viene dalle quattro giornate di Napoli, che ci viene dalla Resistenza, è precisamente questo: sentiamo la consapevolezza dell'impegno che deve avere tutto il popolo italiano, dal Governo a noi parlamentari, ad ogni più umile cittadino, di mantenere e salvaguardare le libertà e le istituzioni democratiche del nostro Paese.

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare il senatore Preziosi. Ne ha facoltà.

P R E Z I O S I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, il mese di settembre del 1943 fu il mese più sanguinoso della Resistenza: a parte lo sfacelo che accompagnò l'armistizio, le fughe e le responsabilità della classe dirigente non meno di 20 mila italiani caddero in questo solo mese combattendo per il duro riscatto. Mentre si immolavano a Cefalonia 9 mila soldati della divisione Acqui, vittime, dopo l'inevitabile resa, di uno dei più terribili eccidi perpetrati da regolari unità della Wehrmacht, centinaia di civili caddero nelle eroiche quattro giornate

di Napoli le cui fiamme si estesero in breve nel casertano a Bellona, Sparanise, Mondragone, Garzano, Maddaloni, Teano, Aversa, Piedimonte, Santa Maria Capua Vetere; centinaia di civili furono vittime dell'invasore. Insorgono Matera, Nola, Cava dei Tirreni; e mentre dall'altro capo d'Italia a Boves altri italiani eroici cadevano e sul monte Corradu nel goriziano si formava e prestava giuramento alla Patria il primo battaglione partigiano « Garibaldi », nasceva a Roma il 9 settembre il primo Comitato di liberazione nazionale e a San Paolo si combatteva e vi moriva tra gli altri eroicamente un mio giovane concittadino alla testa dei suoi granatieri, il sottotenente Perna di Avellino, medaglia d'oro al valor militare.

Il primo esempio di lotta partigiana popolare, combattuta col furore della propria passione, con accanimento, con forconi e fucili contro carri armati, da tutto un popolo, dai suoi scugnizzi laceri ed affamati ma animosi ed eroici, fu dato dalla nostra Napoli ove il 30 settembre vi fu il primo atto di resa tedesca, firmato dal maggiore Saka, dimostrandosi così agli italiani dubbiosi che i tedeschi non erano imbattibili.

Da Napoli dunque ebbe inizio la riscossa popolare, da Napoli il popolo con la sua epica vittoria gridò: fuori i tedeschi invasori con i suoi scherani fascisti; purtroppo altri 19 mesi seguiranno a segnare il lungo riscatto del popolo italiano fino alla vittoria finale. Il Parlamento, celebrando oggi il ventesimo annuale delle quattro giornate di Napoli, rende omaggio all'eroismo di una città che i cento e più bombardamenti, le rappresaglie e le sopraffazioni non domarono ed accomuna nel ricordo della Patria lo scugnizzo Capuozzo a Duccio Galimberti, ai fratelli Cervi, a tutti gli eroi della nostra gloriosa Resistenza, dalla quale è scaturita la nuova democrazia repubblicana del nostro Paese, che saprà essere sempre degna dei suoi martiri, dei suoi eroi.

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare il senatore Palermo. Ne ha facoltà.

P A L E R M O . Signor Presidente, nel quadro delle celebrazioni ventennali dei glo-

riosi e tragici avvenimenti del 1943, accanto all'eroica lotta sostenuta a Roma da soldati e cittadini, accanto ai numerosi episodi di resistenza avvenuti in ogni parte d'Italia e fuori dei suoi confini, come a Cefalonia, a Lero, in Jugoslavia, in Albania, spiccano le « Quattro giornate napoletane », con le quali si chiude quel settembre infuocato.

L'occupazione di Napoli da parte delle orde hitleriane è l'ultimo episodio del marasma in cui il fascismo aveva precipitato il Paese. L'insurrezione della città è il primo episodio di redenzione e di riscatto, di slancio e di dedizione eroica di un'Italia che ha finalmente riconquistato la sua coscienza civile e la sua dignità umana.

In quel momento preciso, quasi come quel fenomeno tellurico per cui gli abitanti flegrei videro sorgere improvvisamente il Monte Nuovo, abbiamo finalmente l'esplosione dell'indignazione popolare, l'erigersi della nuova coscienza nazionale, per cui una città intera si drizza per la prima volta unanime contro il fascismo.

Le « Quattro giornate » sono il primo episodio vittorioso di resistenza organizzata. Perciò le « Quattro giornate » segnano lo spartiacque storico preciso fra la vecchia storia italiana, impantanata nel fascismo, e la nuova storia, quella con cui comincia il secondo Risorgimento.

Siamo orgogliosi di celebrare in quest'Aula le « Quattro giornate di Napoli » nel quadro complessivo delle celebrazioni ventennali di tutta la Resistenza italiana, perchè quell'episodio ormai non è patrimonio morale e spirituale della mia città soltanto, ma dell'Italia tutta. La Resistenza è un fatto complessivo di tutto il Paese: quelli che hanno combattuto a Roma o a Napoli in quel settembre non hanno certamente creduto di avere esaurito il loro compito, ma hanno continuato la lotta chiudendola solo nell'aprile 1945.

Molti di voi, onorevoli colleghi, hanno visto in un film che di recente è stato proiettato la figura di un ufficiale che aveva perduto una mano combattendo in Russia e che si è battuto realmente come un eroe nelle « Quattro giornate di Napoli ». Questo personaggio si chiama Enzo Stimolo; ma il film

non dice quello che è accaduto dopo ad Enzo Stimolo. Questo partigiano napoletano delle « Quattro giornate », dopo la liberazione della sua città, non credette che fosse esaurito il suo compito: si arruolò nel Corpo di liberazione e trovò morte gloriosa continuando a combattere contro i tedeschi.

Un ampio fremito abbraccia da un capo all'altro dell'Italia spezzata e divisa l'animo dei resistenti; ecco perchè la Resistenza è un fatto unico, inscindibile, è il soffio vivificatore dell'Italia nuova, libera ed antifascista. Salutando i morti di Napoli in questa Aula, noi intendiamo salutare tutti i morti della Resistenza: uomini e donne, noti ed oscuri, giovani e scugnizzi. La Resistenza non fu un'espressione di avventurismo o di diletantismo; non dava sfogo ad una carica romantica; non era una manifestazione di estetismo torbido, una malattia dello spirito, come lo erano stati il dannunzianesimo e la falsa mitologia fascista nei primi anni dell'altro dopoguerra; la Resistenza fu un fatto antiretorico, una consapevole necessità: la esigenza di uscire dall'abiezione, un sofferto e tormentato bisogno, accettato virilmente e con animo cosciente. La Resistenza sorge come reazione ad una guerra non voluta dal popolo italiano e imposta dal fascismo; questo occorre che le nuove generazioni sappiano.

La caratteristica della Resistenza in generale e delle quattro giornate napoletane in particolare è che il grande afflusso dei combattenti era dato soprattutto da giovani e giovanissimi. Se si riflette intorno a questo dato, si potrà rilevare un fatto significantissimo: i combattenti napoletani, i resistenti di tutt'Italia rappresentavano una generazione nuova che si era formata durante il fascismo. Il combattente di Napoli, che in quel momento aveva vent'anni, era nato esattamente al momento della cosiddetta marcia su Roma, la giovane medaglia d'oro Gennaro Capuozzo era nato mentre dilagava la retorica degli otto milioni di baionette.

Il fascismo dunque era riuscito a comprimere ma non a distruggere lo slancio vitale delle nuove generazioni italiane. Alla prova dei fatti queste si rivelarono coscienti del bene e del male.

Anzi, proprio attraverso la compressione, attraverso le inibizioni, attraverso i patimenti della guerra, questa nuova generazione entrava di slancio sulla scena della storia, esplodeva quasi con la forza della propria vitalità compressa.

Oggi sono passati vent'anni da quegli avvenimenti. Il ventenne ragazzo delle quattro giornate è un uomo adulto, ha 40 anni, forse i capelli grigi, figli giovani e vigorosi, ed egli si sente quasi sospinto da una nuova generazione che preme. Perciò la celebrazione delle quattro giornate non può essere, a mio avviso, che il bilancio di quelle generazioni, di una generazione che trovò nel suo sorgere l'Italia in macerie, che in questi anni ha duramente lavorato, ha costruito, ha lottato ed ha sofferto. Se l'Italia oggi ha un volto nuovo, il volto dell'Italia deve identificarsi con il volto di quella generazione. Non sono i Governi democratici cristiani che si sono succeduti in questo ventennio che hanno ricostruito l'Italia, ma gli italiani.

Ma perchè il lavoro di questa generazione ha cambiato il volto dell'Italia? Ma perchè la generazione che nasce ha potuto vivere un clima di libertà e democrazia che la generazione precedente non aveva avuto? Perchè il popolo italiano nel luglio 1960 ha dimostrato quella squisita sensibilità politica, per cui oggi non sono più possibili avventure di tipo reazionario e fascista? Perchè questi vent'anni noi li abbiamo spesi in difesa della libertà e delle conquiste che il popolo italiano aveva realizzato con duri sacrifici ed aspre lotte, ispirandosi agli ideali della Resistenza ed ai dettami della nostra Costituzione. Perchè soprattutto questi vent'anni sono stati vent'anni di pace; perchè malgrado la guerra fredda, le polemiche, i contrasti, le frizioni, gli incidenti, per vent'anni, ad opera delle forze popolari mondiali, la pace è stata difesa, preservata, salvaguardata. Restiamo dunque fedeli agli ideali della Resistenza. « La Resistenza — ammonisce Piero Calamandrei — non è un partito. Ma essa può essere ancora un incontro, un colloquio, una presa di contatto, un dialogo, un avviamento fra avversari politici ad intendersi e a rispettarsi ».

Restiamo fedeli alla Costituzione: ispiriamo ogni atto, ogni azione ai suoi dettami. Ricordate quanto ebbe a dire nel 1949 il nostro eminente collega Umberto Merlin: « Sotto questa Carta costituzionale ci sono tre firme che sono un simbolo: De Nicola, De Gasperi, Terracini: tre nomi, tre idee, tre concezioni che costituiscono le correnti di pensiero più importanti del Paese, il che vuol dire che allora, intorno a questo Statuto, si è formato il consenso del popolo italiano; ed è perciò che esso va difeso con tutte le nostre forze ».

Che questo consenso si rinnovi oggi; celebrando le quattro giornate di Napoli formuliamo un augurio, onorevoli colleghi: possano gli orrori della guerra, il ricordo dei nostri morti, delle stragi, delle macerie, della abiezione hitleriana, della vergogna del fascismo, possa il ricordo dei nostri lutti e dei nostri sacrifici, possa il ricordo delle quattro giornate gloriose di Napoli preservare i destini del nostro Paese e permettere alle generazioni che avanzano di lavorare e di costruire nella pace, nella libertà e nella giustizia, per consegnare ai loro figli un'Italia migliore.

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare il senatore Chiariello. Ne ha facoltà.

C H I A R I E L L O . A nome del Gruppo liberale mi associo alle parole testè pronunciate in quest'Aula. Chi, come me, ha vissuto quelle drammatiche giornate di Napoli, per essere stato in mezzo alla folla nelle strade, per esplicarvi, fra l'altro, le funzioni di chirurgo della Marina militare, sa come gli atti eroici che in quei giorni si moltiplicarono, furono l'esplosione veramente spontanea di una rabbiosa disperazione e di un fremito anelante di libertà che, come sempre avviene in questi casi, e come la storia ci insegna, prese prima i giovanissimi e poi si diffuse alla popolazione tutta.

Non vi fu, quindi, una resistenza organizzata, come poi si ebbe negli altri centri d'Italia, ma il divampare di tanti piccoli incendi, nei vari punti della città, primo fra tutti al Vomero, per poi esplodere nella grande fiammata che avvolse tutta la città: in quei gior-

ni ci sembrò che in quella fiammata purificatrice si bruciassero tutte le amarezze e tutte le sofferenze di quattro anni della più dura guerra, nella città più bombardata d'Italia.

Napoli ha una storia piena di questi moti generosi di ribellione, che ebbero i loro martiri non solo nei ceti intellettuali, ma anche, e direi soprattutto, in quelli più umili, le cui folle, uscendo dai vicoli di Mercato e di Pendino, seppero imporsi ad usurpatori ed a re; è in questi momenti che Napoli sa ritrovare la parte migliore di se stessa.

È in questo anelito di libertà, di insofferenza verso il sopruso e verso la tirannide, verso la prepotenza e le rappresaglie indiscriminate, che Napoli si riconosce e sa esprimere quei figli, di tutte le classi, a partire dalle più umili, che generosamente immolano la loro vita per indicare agli altri la via del riscatto e della libertà.

Onorando oggi questi luminosi eroi delle quattro giornate di Napoli, prologo di quelle più grandi lotte che dovevano divampare poi in tutta Italia, il Senato rende omaggio non solo alla città di Napoli, ma a quei supremi valori dello spirito e della libertà che rendono luminoso il cielo della Patria, anche nei suoi momenti più oscuri.

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare il senatore Schietroma. Ne ha facoltà.

S C H I E T R O M A . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, per molti è vita vissuta, eppure narrando le gesta del popolo napoletano, a distanza di anni dagli episodi, giustamente è stato detto che pare quasi di rievocare ormai, e non è retorica, una leggenda di eroismo, di sacrificio e di gloria.

E bene si può dire ancora che Napoli, nelle quattro giornate, ha validamente difeso l'onore delle popolazioni d'Italia. È vero, infatti, che tutti i cittadini, in quei frangenti, uniti nell'ansia della libertà, dettero, a Napoli, una prova indimenticabile di quanto possa il profondo sentimento di un popolo.

Fu quel sentimento la scintilla che ha fatto poi divampare la fiamma dell'insurrezione in tutto il resto della Penisola.

Per onorare i morti, per rendere omaggio agli eroi di quei giorni, conosciuti e sconosciuti, per incitare nel loro esempio le generazioni all'amore di libertà, di democrazia e di pace, il Gruppo socialista-democratico si associa alla commossa celebrazione degnamente fatta in quest'Aula.

P R E S I D E N T E . Ha chiesto di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Ne ha facoltà.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Porto con sincera commozione l'adesione riconoscente del Governo al ricordo delle eroiche giornate napoletane di 20 anni or sono. Il mio sentimento di profonda ammirazione si illumina per il fatto che esso mi ricollega ai tristi giorni che seguirono e precedettero l'8 settembre 1943, durante i quali ebbi in Napoli la grande responsabilità di difendere il patrimonio di uomini e di strutture delle Ferrovie italiane fatte allora oggetto della ferocia nazista. Ma Napoli seppe allora soffrire e seppe vincere, e il suo sacrificio noi oggi dobbiamo ricordare, in modo di trovarci tutti uniti insieme, vicini all'eroismo dei napoletani che rimarrà sempre vivo nel ricordo nostro e delle future generazioni.

P R E S I D E N T E . Onorevoli senatori, nel ventesimo anniversario della Resistenza è giusto che il Senato abbia a ricordare gli episodi più significativi della Patria, i quali costituiscono il patrimonio ideale e storico della nostra gente.

Già nel Senato, poco tempo fa, è stato ricordato l'episodio di ribellione eroica del popolo di Matera, già è stato ricordato l'eccidio di Cefalonia, episodi questi che stanno a testimonianza della partecipazione dei popolani e delle forze regolari dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica all'inizio di ribellione che ha motivato la nostra storia gloriosa di 20 anni.

Onorevoli colleghi, a questi episodi si aggiunge anche quello glorioso di Napoli che è stato qui celebrato con parole nobilissime da tutte le parti del nostro Senato. Anch'io desidero aggiungere, a nome della Presiden-

za, una parola che ricordi questo episodio di Napoli inserito nella collana di tutti gli eroismi che formano il libro della nostra recente storia.

È scoccata una scintilla a Napoli, una scintilla ancora una volta ad opera dei giovani esuberanti, che alimentano sempre le loro idealità nella loro stessa vitalità. Gli « scugnizzi » hanno acceso la scintilla che poi ha divampato con fiamme di incendio, fiamme di terrore e di rovina per tutta la città per quattro giorni; e a quell'incendio ha partecipato tutta la gente di Napoli contro i tedeschi che per il diritto della forza erano padroni delle cose di Napoli ma non delle anime della sua gente, e così è avvenuto l'episodio che tutti noi ricordiamo con commozione. Perchè quello, signori del Senato, è stato il segnale della riscossa che già altre volte si è ripetuta nelle vicende della nostra storia millenaria, ma che nell'Italia divisa, tormentata dalla guerra distruggitrice e anelante ad un reggimento di verace democrazia, non è stata l'espressione di una fazione contro un'altra fazione, di un'idea a danno di un'idea avversa o diversa, ma la affermazione che i popoli vogliono essere liberi per difendere le istituzioni, le tradizioni, la fede, il focolare nella libertà della loro piccola o grande Patria. L'affermazione consacrata nel sangue è insegnamento ed è monito.

L'ardore pugnace degli adolescenti e di tutta la popolazione di Napoli trae il Senato e la sua Presidenza a motivi di reverente ricordo per i caduti e di commossa fierezza nel primo ventennale della Resistenza italiana.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1963 al 30 giugno 1964 e Nota di variazioni allo stato di previsione medesimo » (44 e 44-bis)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa

del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1963 al 30 giugno 1964 e Nota di variazioni allo stato di previsione medesimo ».

È iscritto a parlare il senatore Zaccari. Ne ha facoltà.

ZACCARI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, domando scusa se, prendendo la parola, svolgerò un argomento che è già stato oggetto di miei interventi negli anni trascorsi; mi ha reso arduo tuttavia la natura dei problemi, ancora insoluti, che, se anche legati alla terra ligure, hanno un'importanza nazionale ed internazionale.

Il relatore, senatore De Unterrichter, ne aveva trattato in modo particolare nella relazione dello scorso anno. Nella presente relazione vi ha accennato indirettamente, nel capitolo riguardante la situazione dei transiti di confine e in quello riguardante il piano decennale. Devo tuttavia esprimere, in questa occasione, all'onorevole relatore il mio vivo compiacimento per la relazione odierna così densa e così ricca di osservazioni e di considerazioni concrete, frutto di un profondo desiderio di contribuire alla soluzione dei problemi di un settore tanto delicato ed importante nella vita del Paese quale è quello oggetto del nostro esame.

I due problemi sui quali desidero brevemente soffermarmi sono quelli della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia e della ricostruzione della linea Cuneo-Ventimiglia.

Quando, oltre cento anni or sono, fu costruito il tronco ferroviario da Genova a Ventimiglia, la Riviera ligure viveva anni di grande depressione economica per la crisi degli agrumi e trovava sola risorsa nella olivicoltura, nel commercio oleario e nella pesca. Si era appena iniziata la valorizzazione turistica con la costruzione dei primi alberghi sulle colline prospicienti il mare per la coraggiosa iniziativa di alcuni albergatori, soprattutto svizzeri, ma si era ancora lontani da quello sviluppo che avrebbe portato in seguito la Riviera ligure all'avanguardia in Italia nel settore turistico.

La linea ferroviaria rappresentò veramente una meravigliosa realizzazione sulla via

del progresso, perchè collegava la Liguria occidentale con la Francia da una parte e con il resto dell'Italia dall'altra. Tutti salutarono infatti con grande soddisfazione l'inizio e il completamento dell'opera, per nulla preoccupandosi del tracciato, non sospettando minimamente quale sarebbe stato lo sviluppo futuro, proprio sulla costa, delle cittadine e delle attrezzature turistiche. I tecnici dell'Amministrazione ferroviaria e le imprese appaltatrici, data l'enorme difficoltà rappresentata dalla natura del terreno, giudicarono che la soluzione più « economica » sarebbe stata quella di seguire l'andamento sinuoso della costa, che poteva permettere alla linea, per alcuni tratti, di snodarsi allo scoperto, anche se quanto mai vicina al battente del mare. Di conseguenza, l'attuaronero senza incontrare grandi difficoltà da parte delle Amministrazioni comunali e delle popolazioni.

Ma dopo qualche decennio, per lo sviluppo economico iniziatosi mercè l'attività turistica e l'attività flororticola, e col conseguente sviluppo edilizio lungo la costa, tutti, e Amministrazioni comunali e popolazioni, sentirono il peso della cintura di ferro, rappresentata dalla sede ferroviaria, che impediva una razionale espansione urbanistica delle cittadine, che non solo separava le cittadine dal mare, ma, a volte, essendo stata costruita proprio lunga la battigia, rendeva impossibile l'installazione di ogni attrezzatura turistica marittima, e che, infine, pregiudicava ogni miglioramento della viabilità, nonostante il traffico in costante aumento.

Cominciarono allora le richieste e le petizioni da parte delle Amministrazioni locali, per ottenere lo spostamento a monte della sede ferroviaria. L'Amministrazione delle ferrovie, in un primo tempo rimase sorda alle richieste, anzi, nel periodo dal 1930 al 1940, iniziò e condusse a termine lavori per il raddoppio in sede di alcuni tratti, aggravando notevolmente la situazione. Dopo la guerra finalmente sembrò che il problema cominciasse a trovare una logica soluzione quando fu approvata dal Parlamento una legge per il raddoppio e trasporto a monte della sede ferroviaria nel tratto Varazze-Savona, per i seguenti motivi: adeguamento e

sicurezza del trasporto ferroviario, affrancamento dell'espansione urbanistica rivierasca dal vincolo ferroviario e miglioramento della viabilità.

Sono gli stessi motivi che impongono il raddoppio e lo spostamento a monte di tutta la restante linea nei tratti Voltri-Varazze e Savona-Ventimiglia, se si vuole risolvere integralmente il problema della Riviera, non solo, ma dar vita ad una « direttissima » che corrisponda alle esigenze di carattere internazionale della linea stessa.

Nell'allegato n. 3 del presente bilancio di previsione, sullo stato di avanzamento delle opere e delle forniture contemplate nel piano per il rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato, si legge che è stato disposto il finanziamento dei rilievi aerofotogrammetrici e degli studi di progetti relativi alla linea Genova-Ventimiglia. Non posso non compiacermi di questo atto di buona volontà da parte dell'Amministrazione delle ferrovie, ma vorrei porre all'onorevole Ministro una domanda, alla quale vivamente lo pregherei di voler dare una risposta precisa.

Gli studi che sono e saranno compiuti, riguardano il raddoppio e lo spostamento a monte di tutta la linea Genova-Ventimiglia, oppure intendono perseguire una soluzione parziale del problema — cioè lo spostamento a monte solo nei tratti dove il raddoppio in sede non è possibile, o solo nei tratti per i quali è possibile avere il contributo degli Enti locali?

Mi permetto porre questa domanda, signor Ministro, perchè è avvenuto che per alcuni tratti, come ad esempio Voltri-Varazze, Savona-Varigotti, Albenga-Andora, sono state progettate due soluzioni: una col raddoppio in sede, una seconda col trasferimento a monte, al fine di determinare la maggiore spesa che sembra debba essere assunta a carico degli enti locali. Ora io non posso pensare, signor Ministro, che, per un'opera di così grande importanza nazionale e internazionale, la progettazione non debba essere uniforme e non debba tendere a risolvere integralmente e definitivamente il problema. Se lo spostamento a monte, in una determinata zona, venisse subordinato al

contributo degli enti locali, si attuerebbe una grave ingiustizia sociale a livello comunale perchè gli enti che potranno dare il contributo, avranno lo spostamento a monte, gli altri che non potranno darlo dovranno per sempre subire l'attuale servitù per di più aggravata dal raddoppio della linea.

Le Amministrazioni provinciali, in accordo con le Camere di commercio e gli Enti provinciali del turismo delle due provincie di Savona e di Imperia, stanno facendo compiere studi per la soluzione integrale da offrire poi come effettiva collaborazione.

Non è possibile accettare il principio di parziali spostamenti a monte e di parziali raddoppi in sede, perchè dove la linea sarà raddoppiata in sede, sarà pesantemente ipotecato il futuro e di conseguenza pregiudicato per sempre l'ulteriore auspicato trasporto a monte. Il mio personale pensiero, signor Ministro, è che la radicale soluzione del problema, come ho avuto l'onore di precisare anche in altre occasioni in questa sede, non può essere trovata se non nella costruzione di una « direttissima » veloce e di grande traffico tutta a monte della sede attuale: solo così la Genova-Ventimiglia potrà diventare una valida ed efficiente via di comunicazione a carattere internazionale, e solo così si darà un vero respiro alle cittadine tutte della Liguria occidentale fino ad oggi impedito, soffocate, limitate e compresse nel loro sviluppo turistico ed urbanistico.

Sul problema della ricostruzione della linea Cuneo-Ventimiglia mi soffermerò anche fugacemente per porre all'onorevole Ministro una precisa domanda, grato se vorrà favorirmi una risposta concreta. Sulle vicende storico-parlamentari della linea Cuneo-Ventimiglia si potrebbero riempire molti volumi; risale infatti al 1879 la prima proposta del deputato Biancheri i cui appassionati interventi ho avuto l'onore di ricordare, in sede di discussione sullo stato di previsione del Ministero dei trasporti, nel 1958. Sui motivi che impongono la ricostruzione della linea a seguito della sua parziale distruzione durante gli anni della guerra, il Parlamento, il Governo e l'opinione pubblica sono stati illuminati da innumerevoli memoriali pubblicati dagli enti locali interessati so-

prattutto piemontesi, dagli interventi alla Camera e al Senato svolti da parlamentari piemontesi e liguri, dai numerosi convegni di parlamentari, di sindaci ed amministratori italiani e francesi delle Provincie di confine tenutisi in tutti questi anni e dalla relazione che accompagna il disegno di legge: « Autorizzazione di spesa per la ricostruzione della linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia » ripresentato dall'onorevole Sarti alla Camera dei deputati il 26 luglio scorso, per cui nulla è possibile aggiungere: tutto quanto era necessario dire è stato detto. La volontà popolare si è espressa in modo inequivocabile da una parte e dall'altra del confine a tutti i livelli: il Consiglio generale delle Alpi marittime sedente a Nizza ha da tempo adottato la deliberazione di assumere a suo carico il terzo dell'eventuale deficit di gestione della linea stessa; era stata persino costituita a Cuneo nel 1957, con la partecipazione di persone private e di tutti gli enti pubblici piemontesi interessati, una società per azioni avente lo scopo di provvedere alla ricostruzione e alla gestione della ferrovia Cuneo-Ventimiglia e Cuneo-Nizza, iniziativa che per il suo carattere privatistico ha incontrato gravi ostacoli sia da parte dell'Amministrazione ferroviaria italiana sia da parte della « Société Nationale des chemins de fer » francese; per cui serenamente si può affermare che tutto quanto era possibile fare è stato fatto: si attende ora legittimamente solo la parola e l'azione dei Governi interessati. Per un preciso dovere di onestà tuttavia non posso affermare che il problema sia stato trascurato o disatteso a livello governativo: a partire dal Trattato di pace del 1946 in cui veniva affermata la necessità della ricostruzione della linea, necessità ribadita nel rapporto finale per le trattative dell'Unione doganale italo-francese del febbraio 1949, non vi è stato incontro a livello governativo, da quello De Gasperi-Pleven di Santa Margherita Ligure all'ultimo Fanfani-De Gaulle di Torino, in cui il problema non sia stato oggetto di considerazioni anche se non sempre positive; come pure è doveroso riconoscere la buona volontà dimostrata negli ultimi anni, sia con la istituzione di un Comitato di tecnici italo-

francesi espressamente incaricato dello studio del problema, sia con l'inizio di conversazioni ufficiali per la revisione della convenzione italo-francese del 1904, che riguarda appunto la linea ferroviaria in esame. In sostanza, però, è dal 1945, subito dopo la Liberazione, che si è iniziato il « calvario », come giustamente è stato definito, di questa pratica, ed oggi, mentre la Nazione italiana si appresta a celebrare il ventennale della Resistenza, cui le Province di confine e soprattutto Cuneo hanno dato un contributo tanto grande di passione e di sangue, il Governo italiano non ha ancora pronunciato una parola chiara e definitiva.

Avrei voluto ricordare più dettagliatamente, se i limiti di tempo me lo avessero concesso, le varie fasi di questo « calvario », la cui la responsabilità non pesa solo sul Governo italiano, perchè per la ricostruzione della linea è necessario il concorde volere ed è necessaria la concorde decisione anche del Governo francese; ma oggi, signor Ministro, siamo ad un punto in cui è opportuna e necessaria, a mio modesto parere, la definitiva parola del Governo italiano. Infatti è ormai realtà acquisita che il Governo francese non solo ha chiarito la sua posizione pienamente favorevole, ma, attraverso la Direzione del bilancio del Ministero delle finanze, ha dato, nel mese di maggio ultimo scorso, assicurazione sulla partecipazione finanziaria della Francia ai lavori di ricostruzione della linea, per un ammontare di 600 milioni di vecchi franchi: il tutto è stato confermato pubblicamente proprio a Nizza dal Ministro dei lavori pubblici francese.

Questo soprattutto è il motivo che mi spinge a chiedere a lei, signor Ministro, una parola definitiva e concreta. È necessario uscire dalle vaghe assicurazioni e dagli affidamenti di interessamento altrettanto vaghi ed affrontare il problema in termini concreti. Lo esigono le legittime attese delle popo-

lazioni, il rinnovato clima di amicizia tra Italia e la Francia e la nostra fede nell'Europa; lo sollecitano gli interessi stessi dell'Amministrazione ferroviaria, perchè il collegamento ferroviario Cuneo-Ventimiglia e Cuneo-Nizza da una parte alleggerirà il movimento ormai troppo intenso delle stazioni di confine di Ventimiglia e di Modane, soprattutto per il trasporto delle merci, e dall'altra renderà più celeri e brevi le comunicazioni sulla Basilea-Domodossola-Torino-Nizza-Ventimiglia, cioè tra il Nord Europa, la Svizzera, la Francia e l'Italia, completando il sistema ferroviario dell'Occidente europeo; ed infine lo postula un debito di riconoscenza della Nazione verso le province piemontesi di confine, specialmente verso Cuneo, le quali oggi si trovano isolate ferroviariamente per mancanza di collegamento con la Francia in generale e con la Costa Azzurra e con la Riviera italiana in particolare.

Domenica scorsa, 29 settembre, il Presidente della Repubblica si è recato a Boves per la solenne consegna della medaglia d'oro al valor militare a quel piccolo Comune martire della provincia di Cuneo, che ha dato l'avvio alla Resistenza piemontese; sarebbe stato quanto mai significativo e bello che un rappresentante del Governo italiano, proprio in quell'occasione, avesse potuto annunciare la decisione positiva sulla ricostruzione della ferrovia Cuneo-Ventimiglia. Sarebbe stato un corollario quanto mai felice della cerimonia, perchè avrebbe detto a quelle popolazioni che la Patria intendeva non solo concedere un riconoscimento morale di altissimo significato, ma compiere anche un concreto atto di giustizia, dando soddisfazione ad una ventennale attesa.

Questo non è stato fatto: compensi lei, signor Ministro, con una sua dichiarazione chiara e concreta, dinnanzi a questa nostra alta Assemblea. (*Applausi dal centro*).

Presidenza del Presidente MERZAGORA

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Barbaro, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i quattro ordini del giorno da lui presentati.

Si dia lettura degli ordini del giorno.

FENOALETTEA, Segretario:

« Il Senato,

nel prendere atto con soddisfazione del passaggio, al Ministero dei trasporti, dell'aviazione civile, che ha grandissimi e sempre maggiori compiti da assolvere nelle comunicazioni nazionali e mondiali e nelle relazioni fra gli Stati e i popoli più lontani;

mentre rivolge il suo vibrante saluto augurale a tutti gli aviatori italiani, i quali sono fra i migliori del mondo,

invita il Governo a volere, mediante una grande politica aeronautica, perfezionare ed estendere tutti gli impianti aeroportuali dando sempre maggiore impulso all'Aviazione civile italiana »;

« Il Senato,

considerata l'importanza del tratto ferroviario Reggio-Villa S. Giovanni, il quale insieme con Messina costituisce un unico, inscindibile, grande e fecondo parco ferroviario e marittimo triangolare di smistamento di tutto l'imponente e sempre crescente traffico tra la Jonico-Adriatica e la Tirrenica e fra la Orientale e la Settentrionale Sicula,

impegna ancora una volta il Governo, — oltre che a disporre la sollecita costruzione, sia della necessaria, attesissima e da tempo studiata seconda invasatura a Reggio, sia di un pontile per gli automezzi accanto alle invasature dei traghetti dello stesso porto — a correggere, concretamente anche negli orari ferroviari, e una volta per sem-

pre, l'errato chilometraggio tra Reggio Marittima e Messina, che è di circa 12 chilometri e non di 15, il che si pratica, purtroppo, da oltre 50 anni, e ad iniziare subito i lavori di raddoppiamento e di sistemazione urbanistica relativa e definitiva del brevissimo tratto Reggio-Villa S. Giovanni, di cui solamente nove chilometri al massimo, e tutti allo scoperto, devono ancora essere raddoppiati, e su cui vi è un preciso impegno, di fronte al Senato, del Governo, che, mediante i ribassi di asta, avrebbe dovuto effettuare questo tratto, il quale, mentre è di onere relativamente modesto, è di prevalente, crescente e addirittura vitale importanza »;

« Il Senato,

considerata la fondamentale importanza del Compartimento ferroviario di Reggio C., che costituisce un essenziale cardine del transito sempre più importante e imponente fra i Compartimenti del Nord e del Centro e quello della Sicilia, e che da oltre 50 anni di travagliata vita nazionale assolve mirabilmente i suoi molteplici e complessi compiti di smistamento dei sempre crescenti traffici di persone e di merci;

considerato che la paradisiaca ed importante città di Reggio vive in parte dell'ambiente ferroviario e rappresenta uno dei più efficienti centri ferroviari italiani e merita per la sua travagliata e gloriosa storia un " jus singulare ",

invita il Governo a impedire qualsiasi smembramento di tale Compartimento, che sarebbe rovinoso, dannosissimo e deprecabile tanto per la città quanto per l'onorevole Amministrazione ferroviaria, e inoltre a esaminare, semmai, la possibilità di concentrare a Reggio la direzione dei servizi di navigazione dello Stretto, e a costruire la sede

compartimentale già studiata e progettata da oltre 30 anni »;

« Il Senato,

considerata l'importanza preponderante e sempre crescente delle due grandi arterie ferroviarie litoranee e longitudinali, le quali dal Nord d'Italia e di Europa raggiungono la Sicilia e il centro del Mediterraneo — e quindi anche l'immenso, ricchissimo e ancora in parte misterioso Continente Africano con una nuova grande politica dei traghetti, che lo colleghi alla Sicilia — e cioè la Jonico-Adriatica e la Tirrenica;

considerata la maggiore importanza dei traffici orientati nel senso dei meridiani rispetto a quelli orientati nel senso dei paralleli, la quale è determinata, come è logico e ben noto, dalla differenza di clima e quindi di produzione agricola e industriale;

considerato, che questo criterio quanto mai generale e riguardante perciò tutti i traffici mondiali, si accentua specialmente in Italia a causa della forma estremamente allungata della Penisola, la quale è circa quattro volte più lunga che larga;

ricordando e rilevando soprattutto e per analogia, che l'Autostrada Brennero-Reggio, molto saggiamente sdoppiata fino a Bari e a Salerno, è tanto importante, che è stata considerata l'« arteria europea n. 1 » financo dai protocolli dell'O.N.U. e dal M.E.C., e non potrà, come di già insistentemente è stato proposto e richiesto, non essere sdoppiata da tutti e due i versanti;

considerata l'inderogabile, urgente e sempre crescente necessità — in vista soprattutto del confortantissimo e quasi vertiginoso aumento dei traffici e quindi dei treni, i quali fra non molto, nei due sensi, si avvicineranno ad almeno 120 al giorno — che siano sempre più accorciati i tempi di percorrenza complessiva della Penisola italiana;

considerata l'assoluta necessità per la economia nazionale tutta, che entrambe queste grandi arterie ferroviarie siano ugualmente messe in tale efficienza da creare e determinare quell'anello di circolazione ferroviaria rotatoria fra Reggio, Bari e Bologna

e fra Bologna, Roma, Napoli e Reggio, che varrà ad assorbire qualunque prevedibile aumento del traffico nei due sensi, sia di viaggiatori, sia di merci,

invita ancora una volta il Governo a volere, da un lato, studiare e attuare una grande politica mediterranea dei traghetti, che fanno da tempo onore nel mondo all'Italia, perfezionando e intensificando gli ottimi servizi già esistenti, oltrechè nello Stretto, con la Sardegna e la Grecia, ed estendendoli alla Dalmazia e alla Corsica e soprattutto da Palermo e da Trapani alla Tunisia, e quindi al quasi sterminato Continente Africano, che attende il lavoro geniale e civilizzatore degli Italiani; e, dall'altro, ad affrontare e a risolvere l'ultimo grande problema ferroviario italiano, il quale consiste nel procedere all'ulteriore, rapido potenziamento della linea Jonico-Adriatica, la quale dovrà anche essere raddoppiata ed elettrificata al pari della Tirrena e in parallelo con essa, e alla sollecita e connessa costruzione, sia della variante di Cutro, sia della Metaponto-Bari, che renderanno sempre più efficiente tale grande arteria ferroviaria longitudinale, la quale è, e sarà ancora di più in avvenire d'importanza preminente per i traffici del Continente, oltrechè italiano, europeo, e anche del Continente africano ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Bar-
baro ha facoltà di parlare.

B A R B A R O . Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, ho presentato quattro ordini del giorno, che svolgo rapidamente in sede di discussione generale.

Il primo si riferisce al passaggio dell'aviazione civile al Ministero dei trasporti. Io, che, purtroppo, per ragione della mia grave ferita sono un mancato pilota, mi sento molto vicino all'aviazione e quindi non posso non accennare con soddisfazione a questa nuova organizzazione dell'aviazione civile, che potrà rendere molti servizi alla Nazione, potrà migliorare gli impianti ed anche le linee di carattere nazionale ed internazionale, che già fanno onore all'Italia.

È doveroso mandare un saluto agli eroici aviatori italiani, militari e civili, che sono, come è ben noto, fra i migliori del mondo! Naturalmente noi avremmo desiderato, che si fosse costituito il Ministero dell'aria, che forse si potrà creare in avvenire. Ma per adesso aver passato i servizi al Ministero dei trasporti è una garanzia che tutte le opere aeroportuali, che ancora lasciano, in molti casi, a desiderare, e tutti i servizi nazionali ed esteri possano essere incrementati, come richiede lo sviluppo sempre maggiore dei traffici aerei, cui è affidata la funzione altissima del collegamento fra gli Stati e i popoli più lontani, e da cui potrebbe derivare una maggiore conoscenza delle diverse popolazioni e quindi un affratellamento maggiore di quanto finora non si sia ottenuto tra le genti, che purtroppo sono profondamente divise per ideologie opposte e spesso insuperabili.

È inutile raccomandare particolari problemi all'onorevole Ministro. Ognuno di noi avrebbe (come ho anch'io, per esempio) un problema particolare. Raccomando però gli aeroporti calabresi, e soprattutto quello della mia città, che sempre attende di essere completato, essendo un aeroporto centralissimo, nel cuore del Mediterraneo, che ha assoluto servizi veramente preziosi durante il periodo bellico ed anche durante il periodo di pace, e che ha ospitato perlomeno 80 mila aerei senza mai, grazie a Dio, alcun inconveniente. Gli aeroporti, come i porti di rifugio, sono fatti non dagli uomini, ma dalla mano di Dio, perchè richiedono alcune particolari, specialissime condizioni aerologiche, geografiche e topografiche, la mancanza delle quali determina gli incidenti, che deploriamo molto spesso. Quel che è davvero confortante, in uno studio fatto realizzare da me ad un giovane dell'Università a cui mi onoro di appartenere, è che il rischio aeronautico va riducendosi in maniera tale da potersi concludere che entro qualche decennio la navigazione aerea sarà una delle forme di comunicazione umana più sicure. Nello stesso studio ho voluto far fare al giovane (che aveva presentato circa settanta grafici sull'andamento dei servizi aerei nei vari punti del mondo e nelle varie Nazioni, che per la ve-

rità hanno in genere corrisposto molto lo-
devolmente alle richieste di questo bravissimo giovane studioso, il dottor Carlo Turchetti di Taormina) una contrapposizione fra i grafici del rischio aeronautico e quelli del rischio automobilistico e motoristico sulle strade del mondo. Ne è risultato che, mentre i grafici del rischio aeronautico, pure essendo i servizi relativi crescenti sempre maggiormente di numero e d'importanza, vanno all'annullamento, quelli del rischio automobilistico o stradale permangono e anzi si moltiplicano in maniera veramente impressionante! Si tratta di una guerra continua, che l'umanità combatte ogni giorno nel mondo con migliaia di morti e decine di migliaia di feriti.

Bisogna porre rimedio, e ci vuole un rimedio radicale e urgente! La differenza è naturale: chi naviga in aeronautica è un personale sceltissimo, sotto tutti i riguardi, dal punto di vista fisico e anche dal punto di vista di preparazione professionale; e le macchine sono quanto di più perfetto ci possa essere. Viceversa, nelle strade ordinarie qualunque ubriacone, che non sappia nemmeno tenere in mano il volante, va a 100 chilometri l'ora e provoca i massacri, che tutti deploriamo ogni giorno!...

A questo bisogna provvedere, onorevole Ministro! Lei, che oltre tutto ha anche questa grande responsabilità, cerchi di studiare, con la sua grande ed ammirata competenza, anche questi problemi della viabilità stradale, che sappresentano seri e gravissimi inconvenienti.

Tanto per inciso, dal momento che tratto, sia pure rapidamente, di questo problema, io proporrei, onorevole Ministro, a lei, che è un valoroso ingegnere, che per lo meno nelle autostrade la cosiddetta « siepe » fosse alberata, con alberi folti, di alto fusto — come potrebbero essere ad esempio i pini o i cipressi — per evitare quello che recentemente è avvenuto, tanto per citare un caso, a Montecatini, dove un valoroso industriale ed un altro valoroso uomo del commercio si sono massacrati, perchè una macchina è saltata sulla pista dell'altra, a un centinaio di chilometri l'ora. Facendo uno sbarramento con alta alberatura, da un lato si impe-

disce l'abbagliamento notturno, e, dall'altro, nel caso di sviamento di una delle vetture, per lo meno si pone un freno, che è costituito precisamente da questa linea di alberi ad alto fusto, che in ogni caso limiterebbero le disgrazie e non le accentuerebbero davvero!

Mi pare, su questo argomento e su questo ordine del giorno, che si riferisce all'aviazione civile, di non aver altro da dire, se non richiamare l'attenzione di lei, onorevole Ministro, che è veramente un esperto, uno dei più competenti Ministri dell'attuale Governo, e che ha una serietà che le ha sempre fatto molto onore.

Passo quindi al secondo ordine del giorno, in cui si trattano alcuni specifici problemi della zona che ho l'onore, modestamente ma appassionatamente, di rappresentare. Mi riferisco alla zona di Reggio, che ella conosce profondamente, onorevole Ministro, per averci vissuto anche durante l'ultima guerra, come spesso mi fa il piacere di ricordare. Ebbene, là ci troviamo di fronte ad un parco triangolare, marittimo e ferroviario, formato da Reggio, Messina e Villa San Giovanni, che va curato particolarmente, perchè non è uno dei tanti tronchi ferroviari o tratti marittimi, ma è il punto di sutura delle quattro grandi linee, che noi tutti conosciamo e di cui anche parleremo, sia pure rapidamente, come è mia abitudine, in questa esposizione: la jonico-adriatica, che metto per prima per la sua maggiore importanza, la tirrenica, la orientale sicula e la settentrionale sicula.

Ora, quella è la zona di manovra dei traffici di queste quattro importanti linee; bisogna metterla in grado, quindi, di poter smistare il traffico, come le esigenze di esso richiedono. E perchè si possa far questo occorre attrezzare questo parco ferroviario inscindibile, unitario, in maniera tale da poter assolvere a questa funzione di saracinesca, direi — con un paragone, che può avere un certo valore — del movimento, sia dei viaggiatori, che delle merci, da distribuire sulle quattro linee cui ho accennato poc'anzi.

Noi abbiamo dovuto varie volte richiedere, ma invano, ad esempio, quella rettifica del

chilometraccio, che era stata concessa, onorevole Ministro, e della quale lei è informatissimo e alla quale lei è favorevolissimo. Però negli orari ufficiali ancora risulta che la distanza tra Reggio Marittima e Messina è di 15 chilometri, mentre in fatto, come sto predicando nelle Aule parlamentari da circa 30 anni, è appena di 12 chilometri e 250 metri.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* È una distanza virtuale.

B A R B A R O . Non dica questo, onorevole Ministro, lei che è un grande ingegnere ferroviario! Le distanze virtuali sul mare non hanno significato: quello è soltanto un atto di imperio, per non dire altro, che a suo tempo la società concessionaria delle ferrovie private, quando ancora le ferrovie non erano passate allo Stato, fece per l'attraversamento dello Stretto arrotondando a 15 chilometri il percorso, che è invece di poco più di 12. Le carte nautiche parlano chiaro: si tratta di 6 miglia e 6 decimi di miglio marino, cioè di 12.250 metri, e non di 15.000 come risulta ancora, malgrado l'accettazione della rettifica fatta a suo tempo dal Ministero, da tutti gli orari ferroviari con mia grande sorpresa in quanto ritenevo questa come una battaglia già da tempo superata.

D'altra parte, se vogliamo parlare di chilometraccio virtuale, perchè non applicarlo allora a tutte le altre distanze marittime, che interessano le Ferrovie dello Stato? Si tratta di un grave abuso commesso a danno di Reggio, in ordine al quale, non dico di elevare la mia protesta in quanto considero ormai risolta la questione, ma rinnovo la preghiera di voler correggere un errore geografico di carattere obiettivo ed indiscutibile.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* È una questione di tariffa: allora io riduco la distanza ed aumento la tariffa.

B A R B A R O . Ma allora lo faccia anche per le altre comunicazioni, per la Villa S. Giovanni-Reggio, per la Villa S. Giovanni-

Messina, per la Civitavecchia-Golfo Aranci, eccetera! Non lo faccia soltanto con la Reggio-Messina, convalidando un errore ereditato da una società privata! Anzi, più che di errore, si potrebbe addirittura parlare di un reato previsto dal Codice penale, trattandosi dell'alterazione di un dato di fatto obiettivo, che nessuno può e deve alterare!

Onorevole Ministro, lei era favorevole alla rettifica quando non era Ministro dei trasporti; mi auguro che lo sia tuttora, che è Ministro. Io rinnovo vivissima la preghiera di voler correggere questo errore, che non fa onore alle Ferrovie italiane, e che si converte in un danno rilevante per la città di Reggio in quanto si tratta di aumentare del 18-20 per cento il costo dei biglietti per il trasporto delle persone e, in misura ancora più rilevante, il costo del trasporto delle merci. Mi permetto di insistere a questo riguardo, sicuro che lei accoglierà la mia richiesta, tenendo ben presente che si tratta di un caso senza precedenti, nè in Italia, nè in alcuna parte del mondo!

Altro importante problema è quello della costruzione della seconda invasatura a Reggio, problema sul quale credo che lei abbia fatto degli studi e sia molto favorevole. Ora che ci sono anche le autostrade, ora che abbiamo il piacere di constatare, che la maggior parte dei grossi automezzi sono concentrati su Reggio, è quanto mai necessario che ci siano due invasature, tanto più, onorevole Ministro, che la località si presta in maniera straordinaria, tanto più inoltre che si potrebbe costruire il nuovo pontile per il collegamento degli automezzi in piano, data l'altimetria del porto di Reggio, e non con quelle pendenze, che esistono, tanto a Messina, quanto a Villa S. Giovanni. Si potrebbero raccordare in maniera tale questi pontili da non dover costringere gli automezzi a fare quella manovra in salita, che è alquanto pericolosa.

C'è poi il problema del raddoppiamento della Reggio-Villa S. Giovanni. È questo un altro problema, sul quale si era d'accordo; c'era un impegno tanto solenne da parte dei Ministri che l'hanno preceduto, onorevole Ministro, che si era arrivati a promettere solennemente, nelle Aule parlamentari, che si sarebbe fatto il raddoppiamento con i ri-

bassi di asta. Le aste si fecero, ma non si ottenne il raddoppiamento.

Il raddoppiamento è importantissimo, onorevole Ministro, perchè consente a quel parco ferroviario e marittimo di cui ho parlato, che è di enorme importanza per lo smistamento del traffico, la possibilità di smistare il traffico ancora più facilmente di quanto non si faccia ora. Inoltre si tratta di appena nove chilometri, e forse meno, ancora non raddoppiati, perchè gli altri sei chilometri sono già raddoppiati in quanto c'è il lungomare di Reggio, ci sono le stazioni di Gallico, Catone e Villa S. Giovanni, che hanno una quantità di binari, che potrebbero essere utilizzati anche come secondo binario. Quindi il raddoppiamento sarebbe limitato al massimo a otto chilometri scoperti. È il tratto meno costoso, è il tratto più importante, è il tratto più facile; è strano che ancora si ritardi a realizzarlo, tanto più che a questo raddoppiamento è collegata anche la sistemazione urbanistica del centro di Reggio, che le Ferrovie, molto lodevolmente, hanno già studiata nel progetto relativo. Ma bisogna che i progetti si realizzino, altrimenti è vano che li studiate.

Su questo punto mi pare che non vi sia nulla da aggiungere, tranne la preghiera vivissima che si voglia realizzare ciò che da anni attende la nobile popolazione che ho l'onore di rappresentare con modestia ma con molta e disinteressata passione.

C'è poi un altro problema che ci preoccupa, onorevole Ministro, ed è sorto in seguito a una voce, che, benchè smentita, circola e che riguarda eventuali modifiche al compartimento ferroviario di Reggio.

Il compartimento ferroviario di Reggio è stato istituito fin dal 1906, quindi ha oltre cinquant'anni di attività veramente benemerita. È un compartimento più importante di molti altri in quanto rappresenta una specie di cardine fra i compartimenti del Nord, del Centro d'Italia e il compartimento della Sicilia. Non bisogna modificare l'equilibrio, che fino ad ora ha risposto perfettamente alle esigenze, anche in momenti turbinosi della nostra vita di pace e di guerra, col superamento di periodi veramente gravi della prima e della seconda guerra mondiale.

Perchè allora modificare? Per avvantaggiare qualche gruppo, che intende fare delle trasferte in altri compartimenti? Ma sono cose così modeste, che non voglio nemmeno accennarvi.

Bisogna mantenere le cose così come stanno, quando procedono magnificamente come nel caso in questione, senza fare modifiche, che sarebbero dolorosissime e dannosissime, che farebbero una pessima impressione sulla popolazione e che apporterebbero anche un danno all'Amministrazione ferroviaria, la quale, anzichè guadagnarvi, trarrebbe da un simile cambiamento alcune conseguenze, che debbono essere evitate.

Se una modifica deve farsi in fatto di compartimenti, onorevole Ministro, mi pare che debba essere quella di passare la direzione dei servizi dello Stretto alla sede compartimentale di Reggio, che si trova appunto sullo Stretto, per non lasciarla a 250 chilometri di distanza. Quando avviene qualche incidente (ci auguriamo che non ne avvengano mai, e per fortuna ne accadono raramente) i solerti e benemeriti funzionari del compartimento di Reggio arrivano dopo pochi minuti, mentre quelli della direzione compartimentale per fare 250 chilometri, sia pure in aereo, impiegano qualche tempo. Sarebbe quindi quanto mai logico che si facesse questa modifica: accentrare i servizi di direzione delle navi traghetto nel compartimento di Reggio, che, per sua fortuna, comprende quell'angolo di paradiso che è lo Stretto, su cui si affacciano Reggio e Messina. La costruzione, inoltre, della sede compartimentale è già stata studiata e progettata 30 anni fa; tale edificazione potrebbe liberare molti appartamenti per quei numerosi ferrovieri, che ne hanno particolare e grande bisogno. Devo segnalare infatti con particolare piacere, che non soltanto i pensionati della zona ma anche tutti i turisti sono attratti dalla bellezza di quella regione, ove la mitezza del clima è forse unica al mondo. Questa circostanza, che ci inorgoglisce come cittadini di Reggio e come calabresi, rende però difficile il problema degli alloggi per i pensionati delle ferrovie. Ora il nuovo edificio, già progettato dal valoroso

ingegner Pettenato, capo del compartimento più di 30 anni fa, oltre ad assicurare alle ferrovie una sede degna, libererebbe per il personale anche pensionato delle ferrovie parecchie decine di appartamenti, ora occupati dagli uffici.

Vengo infine al grande problema, che costituisce il motivo del mio intervento in sede di discussione generale: il potenziamento della ionico-adriatica, questa grande linea, della quale, da oltre 30 anni in questa Assemblea e in quella dell'altro ramo del Parlamento, tratto con dovizia di argomenti inconfutabili, con tutta la mia modesta preparazione e con tutta la mia passione. La ionico-adriatica ha un grandissimo valore, perchè è la seconda grande linea longitudinale italiana. È noto che le principali vie di traffico sono orientate lungo i meridiani, e non lungo i paralleli perchè lungo i meridiani la diversità delle condizioni di clima, e quindi di produzione agricola e di conseguenza anche industriale, è sicura premessa e garanzia di scambi. Tutti i nostri scambi sono infatti rivolti verso il Nord d'Italia e di Europa e verso l'immenso e ancora quasi misterioso Continente africano, e non si intrecciano invece, nè con la Penisola iberica (che ha produzioni uguali e in alcuni casi anche migliori delle nostre) nè, e per la stessa ragione, con la Penisola balcanica.

È questo un assioma assoluto e inconfutabile di geografia economica, valido per tutto il mondo e a maggior ragione per la nostra Italia, che è quattro volte più lunga che larga, e che è nel complesso orientata secondo i meridiani. Le vie di comunicazione automobilistiche e ferroviarie, e altresì aeree, che seguono questo orientamento, sono dunque le più importanti della rete. Conferma pienamente il mio assunto l'atteggiamento preso dall'O.N.U. e dal M.E.C. col riconoscimento di arteria europea n. 1 alla Brennero-Reggio, quella sulla quale dovrà scorrere il più importante flusso di viaggiatori e quindi anche di merci affidate agli autotrasporti.

Ma quello che si dice per le autostrade vale anche per le ferrovie, e, direi, a maggior ragione. Le due linee interessate sono la tirrenica e la ionico-adriatica. Ma noi sot-

tolineiamo insistentemente l'importanza della ionica, perchè è la più agevole e anche la più breve. L'Appennino, infatti, gravita verso la fascia occidentale della Penisola, di modo che lungo i 1.400 chilometri che vanno da Reggio a Ventimiglia, una via di comunicazione ha a che fare continuamente con la montagna o con le sue propaggini, che scendono alle volte sino al mare con rupi scoscese, bellissime panoramicamente, ma assai complesse del punto di vista costruttivo.

La ionico-adriatica invece (si può dire scherzosamente) prende in giro l'Appennino senza mai attraversarlo, perchè l'Appennino lascia ovunque e del tutto libera la parte orientale della nostra Penisola. Ed allora, che cosa ne viene e ne deriva? Che le linee ferroviarie o le strade della parte tirrenica sono accidentate, con altimetrie che vanno da 5 metri a 350 metri anche nelle nuove direttissime, piene perciò di curve, e con pendenze che fanno spavento; tanto che io le chiamavo addirittura montagne russe. Mentre la ionico-adriatica è tutta pianeggiante ed ha un'oscillazione altimetrica, che va dai 5 metri ai 50 al massimo, specie se si superano alcuni piccoli punti; superati questi essa è tutta pianeggiante.

C O R B E L L I N I, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. È da 20 anni che dico queste cose.

B A R B A R O. E proprio per questo io approfitto di questa favorevole e quasi provvidenziale occasione, per ricordarle questi grandi e bellissimi problemi, e per cercare con tutti i mezzi di farli attuare. Ora appunto, siccome quella è la linea più pianeggiante per tutta la lunghezza dell'Italia, occorre metterla in piena efficienza creando e raggiungendo quell'anello ferroviario di circolazione rotatoria, come giustamente ha suggerito anche l'onorevole Ministro, che da Reggio, Bari, Bologna passi per Roma, Napoli e torni a Reggio, e che consenta veramente di riunire l'Italia in una maniera saldissima, consenta di superare tutti i rischi che si possono verificare (è da ricordarsi il disastro di Salerno). Quando c'è invece una

linea pienamente attrezzata si sposta il traffico dall'altra parte e non si sospende per mesi, come avvenne nel caso doloroso di Salerno, al quale, purtroppo, ci trovammo presenti. Ma d'altro canto c'è un'altra cosa che ci conforta moltissimo, ed è che il traffico è crescente in maniera tale che non si riesce a dare sfogo ad esso attraverso la sola linea tirrenica; ci vuole l'altra, ma l'altra deve essere raddoppiata ed elettrificata in maniera da poter avere questo grande anello ferroviario di circolazione rotatoria, che consenta le grandi velocità, consenta i treni di maggiore lunghezza e consenta anche naturalmente un'economia, perchè camminare su un terreno pianeggiante rappresenta un vantaggio anche dal punto di vista della trazione. Là si possono, come dice il nostro valoroso Ministro dei trasporti, introdurre i treni all'americana, che sono di un chilometro di lunghezza, che portano 2.400 tonnellate, che vanno a 100 chilometri l'ora! Se riusciamo a realizzare la direttissima longitudinale italiana e precisamente la ionico-adriatica, sulla quale si potrebbe arrivare a 100-120 chilometri di media orari, noi riusciremmo ad avvicinare veramente il cuore, il centro del Mediterraneo al Nord d'Italia e al centro dell'Europa risparmiando non solamente qualche ora, ma intere mezze giornate, perchè con 120 chilometri di media oraria si può arrivare in dieci ore da Reggio a Milano; una velocità veramente importante e tale da confortarci, ma che del resto si impone, perchè altrimenti si determina l'ingorgo del traffico di merci e di viaggiatori. Soltanto per tal modo si spezza il laccio emostatico, che ha anemizzato finora il Mezzogiorno d'Italia!

E badate che se si dovessero raggiungere 120 treni al giorno in una sola linea, questi determinerebbero un traffico veramente preoccupante e quasi spaventoso, mentre mediante le due linee sarebbero 30 all'andata e 30 al ritorno per ciascuna di esse. Nella situazione attuale il traffico congestionato in una sola linea non sarebbe assolutamente tollerabile e possibile, specie se si arrivasse, cosa che non è inverosimile, a 160 treni al giorno. In tal caso si dovrebbe necessariamente far ricorso a quella grande linea

ferroviaria ionico-adriatica, che fu senz'altro concepita dai primi grandi ingegneri ferroviari del passato. Onorevole Ministro, io appartengo ad una famiglia di ingegneri, e queste cose le conosciamo; mio padre, mio fratello sono stati grandi, appassionati studiosi di questa meravigliosa scienza e arte, che è l'ingegneria. Ebbene i grandi ingegneri che costruirono le prime linee italiane non pensarono alla tirrenica, ma si rivolsero alla ionico-adriatica, per poter realizzare una linea per il doppio binario, tanto è vero che tutti i ponti, come dimostrano le spalle di essi, sono fatti per il doppio binario: grande visione, che hanno avuto i primi ingegneri ferroviari italiani e che non deve essere trascurata dagli attuali e non meno valorosi ingegneri. Mettiamoci su quella linea e cerchiamo di realizzare questo, che è l'ultimo grande problema ferroviario: la valorizzazione della ionica, perchè l'adriatica sta per essere valorizzata; e qui si tratta di valorizzare l'ultimo tratto di questa linea, che già è stata potenziata notevolmente, tanto è vero che si sono spesi per essa anche intorno ai dieci miliardi. Ma non basta: bisogna raddoppiarla e, a mio avviso, anche elettrificarla, per raggiungere l'obiettivo, che dobbiamo raggiungere, e se vogliamo avvicinare e affratellare, anche dal punto di vista materiale, gli italiani sempre maggiormente fra di loro!

D'altro canto, non possiamo non considerare e non ricordare che quelle zone, le zone dello Jonio, sono le prime, le più antiche, le più civili ed anche le più estese, e che quindi trascurarle sarebbe una grave colpa, una autentica ingiustizia, e direi, un vero delitto anche dal punto di vista economico; e sarebbe un'ingiustizia, perchè non c'è nessuna ragione che si preferiscano gli interessi delle popolazioni dell'occidente rispetto a quelle dell'oriente, che presentano condizioni migliori dal punto di vista dello sviluppo economico e presentano vaste, fertili e pianeggianti zone di insigne valore artistico, archeologico ed anche turistico

E non aggiungerei altro, onorevole Ministro, perchè mi pare che lei sia più convinto di me della bontà della mia tesi, che è racchiusa in questo piuttosto vasto ordine del

giorno. Ma, a conclusione di questo ordine del giorno, io propongo, da un lato, che si risolva, ripeto, questo ultimo grande problema italiano ferroviario, e, dall'altro, che si faccia la grande politica dei traghetti, onorevole Ministro, oltre a quello dello Stretto, che davvero fa onore all'Italia ed all'Amministrazione delle ferrovie italiane. Io ho girato il mondo e lo giro, ma traghetti, come i nostri è difficile trovarne nel mondo, anche in punti che si dicono molto progrediti. I nostri traghetti sono in verità tra i migliori del mondo, come sono tra i migliori del mondo le navi e i bastimenti italiani. Io sono un appassionato marinaio; ebbene, la linea di un piroscafo italiano si impone a quella di tutti gli altri piroscafi del mondo messi insieme come si impongono i marinai italiani; mi ha fatto piacere di sapere che anche le Compagnie straniere reclutano i marinai italiani, per la loro bravura ed il loro coraggio, ed anche perchè sono sobri, non si ubriacano, non danno luogo a quelle escandescenze che fanno veramente poco onore.

Ed allora, seguiamo la grande politica dei traghetti, insieme con la valorizzazione della ionico-adriatica; aumentiamo i collegamenti con la Dalmazia ed anche con la Corsica, oltre che, come avviene normalmente, con la Sardegna e con la Grecia. E poi spingiamoli verso il grande, misterioso, fascinatore Continente africano, perchè da Palermo e da Trapani noi siamo a 200 chilometri dal grande Continente africano; ed allora cerchiamo, attraverso, ripeto, la politica dei traghetti, di collegarci ferroviariamente anche al grande Continente africano, verso cui gli italiani tendono con la genialità del loro lavoro; e sono gli unici fra i bianchi ad essere desiderati e rimpianti, il che ci commuove e ci fa altissimo onore!

Ed allora, onorevole Ministro, cerchiamo di realizzarlo, quanto piano, che è collegato anche con quello delle due direttissime longitudinali italiane: la ionico-adriatica e la tirrenica. E quindi questo problema ferroviario, da me affrontato con questo ampio e, direi, lungimirante ordine del giorno, riguarda non solamente l'Italia, ma addirittura il Continente europeo ed anche

quello africano! Naturalmente è superfluo dire che si impongono anche alcuni raccordi trasversali. Importante sarebbe fare alcuni collegamenti collaterali. Ad esempio, insisto perchè la Caserta-Foggia sia raddoppiata, dopo essere stata da anni elettrificata. Si tratta di collegamenti trasversali, che possono essere utilissimi anche quando, come mi auguro, sarà realizzato il piano della jonico-adriatica, cioè della direttissima longitudinale italiana dell'oriente. Attraverso queste trasversali si deve poter smistare con estrema facilità il traffico dall'una all'altra delle due grandi linee.

Non avrei altro da dire, se non un invito all'onorevole Ministro, che è tanto competente in materia ferroviaria da essere considerato uno dei migliori ingegneri ferroviari del mondo. Per quanto si riferisce alle ferrovie minori, e particolarmente a quelle della mia Calabria, sarebbe opportuno studiare la possibilità di inserire il terzo binario, in maniera da utilizzarle anche con lo scartamento normale, oltrechè elettrificarle tutte, e ciò gioverebbe, sia per i viaggiatori, sia per le merci. Io non sono per l'abolizione. Per me le comunicazioni si sommano, ma non si elidono. Tanto è vero che, accanto al magnifico rapido ultraveloce ed elegante, che collega, ad esempio, Milano con Roma, va il piccolo carretto trainato dall'asinello e circola il biblico cammello, e tutti insieme si muovono con il reattore ultrasonico. Il che dimostra che le comunicazioni, che rappresentano la più grande rivoluzione compiuta dall'uomo, non si elidono, ma si sommano, rimanendo ognuno nel proprio ambito e con la propria funzione.

Pertanto anche le ferrovie minori devono essere mantenute e rimodernate. Bisogna però aggiornarle e ciò si può fare inserendo il terzo binario, come credo si sia fatto, da tempo, in molti punti all'estero. Con l'elettrificazione e con il terzo binario noi potremo rendere un prezioso servizio a quelle popolazioni, le quali, se si dovessero sopprimere quelle linee, tornerebbero indietro di qualche secolo. Io sono l'esaltatore della rivoluzione dei trasporti che risale a circa un secolo e mezzo fa, e cioè a quando l'uomo per divina intuizione creò la macchi-

na a vapore, i motori a scoppio e poi quelli elettrici ed ora quelli atomici, e trasformò profondamente, fecondamente, la vita economica, politica e sociale di tutti i popoli del mondo. Fino ad allora ci si spostava, come ci si era spostati mille, duemila, tremila anni prima, con la ruota, con la trazione animale, con i remi, con la vela. Ma da allora tutto è cambiato, tutto è in funzione della rivoluzione dei trasporti: l'urbanismo moderno, il risparmio moderno, la grande industria, il grande commercio eccetera. Immaginate, se per caso malauguratamente dovessero fermarsi i trasporti nel mondo: finirebbe la vita dei popoli, si ritornerebbe alle economie chiuse, non sarebbe concepibile e possibile mantenere in vita tre miliardi di uomini senza questa immensa e feconda rete vascolare dei trasporti moderni, che rappresentano una linfa di vita per le popolazioni di oggi, e che vanno curati al massimo, quelli terrestri, quelli marittimi, quelli aerei, che uno più dell'altro possono essere fecondi di bene per l'umanità intera. Se questa grande e quanto mai feconda rivoluzione dei trasporti terrestri, marittimi ed aerei, non sarà ostacolata da barriere inconcepibili, dannosissime ed assurde, come purtroppo ne esistono alcune — basti per tutte ricordare la cortina di ferro — l'avvenire dell'umanità sarà meno fosco e migliore del presente! Ma se per caso cadessero queste mostruose barriere, l'umanità avrebbe un possente soffio di vita nuova e forse sarebbe portata in breve tempo ad un livello economico infinitamente maggiore e migliore di quello di oggi.

Bisogna però, onorevoli senatori — e concludo — come *conditio sine qua non*, se si vuole che questa grande e meravigliosa rivoluzione dei trasporti, dagli infiniti e quasi imprevedibili sviluppi, sia veramente feconda al fine di avvicinare e far conoscere e affratellare i popoli dell'umanità, che al diritto della forza si sostituisca la forza del diritto che ha radici nell'eterno e nel divino, e che le conquiste materiali della scienza non siano in contrasto e in antitesi, ma siano in piena armonia con le superiori e più feconde conquiste dello spirito! (*Applausi dall'estrema destra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Pajetta Noè. Ne ha facoltà.

PAJETTA NOÈ. Onorevole signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ritengo che non dovrò spendere molte parole per attirare l'attenzione del signor Ministro su due argomenti dei quali egli è già al corrente, sia come tecnico da tutti conosciuto, sia perchè è stato senatore anche nella zona di Rho, che ha un interesse diretto con quanto sto ora per dire.

Il primo è un argomento specifico del bilancio dei trasporti; riguarda la navigazione sul lago Maggiore. Ne parla, a pagina 20, il relatore De Unterrichter, e con molto piacere noto che sono stati impostati in bilancio 1 miliardo e 642 milioni, di cui 624 milioni per il lago Maggiore. Insisto sul lago Maggiore, anche perchè sono nativo di un paese sito su di una sponda di detto lago...

CORNAGGIA MEDICI. Della riva lombarda!

PAJETTA NOÈ. ... della riva lombarda del lago Maggiore, e noto con piacere che saranno poste in bilancio due motonavi da mille passeggeri, e che è prevista una spesa — divisa tra i tre bilanci 1963-64-65 — di 1.642 milioni di lire.

Voglio fermare l'attenzione del signor Ministro su questo argomento, che per noi è importantissimo, perchè il lago Maggiore è una delle zone più belle d'Italia; ce ne sono molte, in Italia, di zone bellissime, ma il lago Maggiore è una delle più belle. Basta ricordare il centro lago, il bacino delle isole Borromee. Ora, signor Ministro, lei mi insegna che perchè il turismo abbia ad incrementarsi sempre di più occorre la rapidità dei mezzi di trasporto.

In argomento sono già intervenuto in uno dei bilanci precedenti, ed era allora Ministro il senatore Angelini, il quale mi ebbe a promettere che si sarebbe occupato della questione, però non ho visto nulla; voglio aludere all'introduzione degli aliscafi, che metterebbero in comunicazione diretta e rapidissima il centro-lago con Locarno, cioè con il porto principale della Svizzera sul lago

Maggiore. Donde la necessità di incrementare le comunicazioni tra i due Paesi.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. L'altro ieri ho fatto un viaggio, di conoscenza e di istruzione, proprio sul lago Maggiore, e sono stato anche a Locarno.

PAJETTA NOÈ. Anni fa, era stato istituito il servizio con un aliscafo; ma poi l'aliscafo fu tolto dalla circolazione perchè si era guastato. Si è detto che sarebbe ritornato e sarebbe stato rimesso in esercizio; però non si è visto più. È stato portato sul lago di Garda.

Io intervenni allora per osservare che se si era pensato al lago di Garda, che non ha certamente il movimento turistico che ha il lago Maggiore, era necessario pensare ancora all'aliscafo per il lago Maggiore.

Pertanto, la preghiera che io rivolgo al signor Ministro è questa: interessarsi dell'argomento e vedere se è possibile istituire due linee di servizio con aliscafi, una ascendente e l'altra discendente. Questi mezzi di trasporto rapidissimi incrementerebbero certamente il turismo sul lago Maggiore.

In un giorno della scorsa estate, ho voluto assistere, da Stresa, al movimento dei battelli; il numero dei forestieri che vengono a visitare il nostro lago è veramente impressionante. Ora è necessario istituire qualcosa di nuovo anche nei mezzi di trasporto, e credo che il lago Maggiore sia degno di questa considerazione, specie se si tenga presente che quella del lago Maggiore è una delle gestioni statali più attive, dando un utile di circa 50 milioni l'anno.

Confido nella intelligenza e nella buona volontà dell'onorevole Ministro, il quale saprà rimediare a questa omissione del passato.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. L'altro giorno, con i partecipanti alla Conferenza del traffico, abbiamo fatto il viaggio da Stresa a Locarno su un piroscafo nuovo.

P A J E T T A N O È . Mi suggerisce ora il senatore Armando Angelini che la gestione del lago Maggiore interessa anche il tratto svizzero, per cui direi che è anche un dovere di deferenza verso la vicina Svizzera quello di dimostrare di saper contemperare gli interessi nostri con quelli dello Stato vicino.

Altro argomento, che non attiene direttamente alla competenza del Ministro dei trasporti e di cui parlerà più diffusamente il collega Lombardi, che è più al corrente di me in argomento occupandosi di questo settore da tanti anni, è quello dell'idrovia Venezia-Locarno. Non mi dilungo a sottolineare l'importanza di quest'opera essendo già stata sottolineata dallo stesso relatore, il quale rileva infatti nella sua relazione che le nostre industrie manifatturiere, che ormai operano in un mercato molto aperto al commercio internazionale, dovranno adeguarsi ai costi delle industrie concorrenti nell'ambito del Mercato comune; ed aggiunge: « Un canale navigabile del tipo considerato può consentire un risparmio del 50 ed anche del 70 per cento sui noli rispetto al mezzo ferroviario ed a quello stradale ». Poi elenca gli elementi che, a suo avviso, sono necessari perchè possa incrementarsi il movimento idroviario.

L'onorevole relatore però si è occupato in modo particolare, nella sua relazione, del canale idroviario Ticino-Mincio. Io sono d'accordo con lui che anche questa linea idroviaria debba essere realizzata, comprendendone tutta l'importanza, in quanto questo canale navigabile dovrebbe attraversare delle zone tra le più industrializzate d'Italia, quali quelle a sud di Como, di Brescia, eccetera; però non bisogna dimenticare che mentre già abbiamo fatto parecchio per il tratto da Venezia a Cremona, dove ora si sta costruendo il porto, occorre completare tutta l'idrovia Padana con i due tratti che vanno da Cremona a Milano e da Milano al lago Maggiore e quindi al porto svizzero di Locarno. Io credo che noi non avremo completato il quadro e non avremo raggiunto la piena utilità dell'idrovia padana se non quando avremo completato l'intero tratto Locarno-Venezia.

Questa estate ho partecipato con diversi colleghi ad una riunione che si è tenuta a Locarno con i membri della Commissione svizzera, ed ho potuto constatare con quale viva aspettativa gli svizzeri attendono le decisioni del Governo italiano. Si parla di questo argomento dal 1941, ma pur essendo passati ormai 22 anni siamo ancora allo stato del desiderio, non della realizzazione.

Ritengo opportuno ricordare all'onorevole Ministro il voto che è stato emesso dall'Assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici in data 13 dicembre 1962: « La Commissione è del parere che il progetto di massima del canale navigabile Milano-Cremona-Po, in data 10 novembre 1961, presentato dal Consorzio di Milano-Cremona-Po per l'adeguamento della stazza caratteristica di 1.350 tonnellate, del progetto di cui al voto n. 2283 del 31 ottobre 1941, possa essere approvato con le raccomandazioni ed integrazioni espresse richieste nei precedenti considerando, che possa servire di base per la compilazione dei progetti di stralcio esecutivi ».

Dunque, di strada se ne è fatta parecchia, ma non tutta. Perchè questa idrovia padana possa dare il rendimento che tutti ci auguriamo, occorre che siano realizzati anche i due tratti che vanno da Cremona a Milano e da Milano al Lago Maggiore.

Ho voluto interpellare un competentissimo della materia, l'ingegner Tanci, Presidente del Consorzio del canale navigabile Milano-Cremona. Egli mi ha risposto che la spesa che occorrerebbe per il canale Cremona-Milano sarebbe, in linea approssimativa, di 50 miliardi, e ad altrettanto ammonterebbe la spesa presumibile per il tratto Milano-Lago Maggiore. Si tratterebbe pertanto di una spesa complessiva di cento miliardi.

Ora, io non chiedo certamente che il Governo abbia a stanziare subito cento miliardi, perchè conosco benissimo gli estremi del nostro bilancio. Ritengo però che un tale onere potrebbe essere ripartito in cinque anni, ed allora si tratterebbe di una spesa di venti miliardi all'anno, spesa che non sarebbe eccessiva in rapporto all'entità del bilancio dello Stato italiano. Se si predisponesse un progetto di massima in questi ter-

mini, potremmo raggiungere in cinque anni la realizzazione di un'opera che ci interessa tutti quanti e che riveste una importanza grandissima specialmente per il Nord d'Italia, per la zona cioè più industriale del nostro Paese.

CORNAGGIA MEDICI. Parli un po' anche del canale a nord, perchè il Ministro ed io siamo stati eletti a Vimercate e a Monza...

PAJETTA NOÈ. Ho già parlato proprio del canale a nord; ma ho detto sin da principio che non avevo bisogno di spendere molte parole in argomento proprio perchè l'onorevole Corbellini, oltre che essere stato professore del Politecnico di Milano, era senatore della zona di Rho, di una zona cioè che su questo argomento ha un interesse diretto.

Se si raggiungerà lo scopo che da venti anni ci proponiamo, ella, onorevole Ministro, insieme col Ministro dei lavori pubblici, legherà il suo nome non solo alle ferrovie ma anche al canale navigabile Venezia-Locarno. *(Applausi dal centro).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Di Paolantonio, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati insieme con i senatori Adamoli, Giacomo Ferrari e Santarelli.

Si dia lettura dei due ordini del giorno.

FENOALTEA, Segretario:

« Il Senato,

rilevato che il Consiglio di Amministrazione dell'Istituto nazionale trasporti (I.N.T.), continua, inspiegabilmente, a mantenere la propria adesione alle Organizzazioni sindacali padronali, aderenti alla Confindustria (ANAC e AUSITRA), in contrasto con la esplicita, inequivocabile, volontà del Parlamento, ripetutamente espressa con voti di larghissima maggioranza, circa il distacco degli Enti e delle Aziende formati con capitale statale, da tale Organizzazione;

considerato che gli Amministratori dell'I.N.T. (tutti funzionari dello Stato) gestiscono un Ente pubblico ispirando, di fatto, la propria azione a criteri privatistici, subordinando gli interessi della collettività a quelli, potentissimi, dei gruppi monopolistici del settore della motorizzazione, con ciò eludendo non solo gli orientamenti del Parlamento ma talvolta le stesse direttive del Governo;

ritenuto che il tollerare ulteriormente un tale stato di cose significa offendere il prestigio e l'autorità delle Assemblee legislative e che mantenere un Ente pubblico (l'INT) nelle Organizzazioni confindustriali (ANAC e AUSITRA) significa privare lo Stato di un importante strumento per realizzare una organica politica dei trasporti, capace, in adesione alle molteplici e differenti esigenze regionali, provinciali, comunali e comprensoriali, in armonia con i relativi piani di sviluppo, di assicurare — con una politica tariffaria ispirata alla funzione sociale cui il servizio dovrebbe essere preposto — una moderna e razionale organizzazione che soddisfi le esigenze della scuola, del lavoro, del mercato, dei pubblici servizi, del turismo;

impegna il Ministro dei trasporti a dare le opportune disposizioni affinché il Consiglio di amministrazione dell'INT disdica l'affiliazione dell'Azienda dall'ANAC e dalla AUSITRA »;

« Il Senato,

constatato che, dopo sei mesi di lotta sindacale, la vertenza insorta tra il personale dipendente ed il Consiglio di Amministrazione dell'Istituto Nazionale Trasporti (I.N.T.), non solo non è stata ancora risolta ma, al contrario, tende ad inasprirsi ulteriormente;

ritenuto che la tenace difesa, da parte del Consiglio di Amministrazione dell'I.N.T., dei principi, degli indirizzi e della tattica sindacale, adottati dalla Confindustria, rappresentano l'ostacolo principale alla rapida e soddisfacente soluzione della vertenza stessa e giudicato, oltre tutto, tale atteggiamento non rispondente ai compiti istituzio-

nali ed agli interessi propri di un Ente retto con pubblico denaro;

preoccupandosi per le gravissime conseguenze che la paralisi di importanti servizi urbani ed extraurbani, con la rottura dei collegamenti di numerosi Comuni con capoluoghi di provincia e con grandi vie di comunicazione nazionali, comporta ai danni delle popolazioni e particolarmente degli operai, degli impiegati e degli studenti che di quei mezzi si servono per raggiungere giornalmente i luoghi di lavoro e di studio,

invita il Ministro dei trasporti a convocare le parti in contesa (Consiglio di Amministrazione dell'I.N.T. e Organizzazioni sindacali dei lavoratori) per facilitare, con la sua autorevole mediazione, il componimento della vertenza, nell'interesse della Pubblica Amministrazione, dei lavoratori, costretti alla dura lotta sindacale e delle popolazioni di quelle Province ove opera l'Istituto Nazionale Trasporti ».

PRESIDENTE. Il senatore Di Paolantonio ha facoltà di parlare.

DI PAOLANTONIO. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, intervengo in questa discussione generale con l'intendimento di offrire al Governo l'occasione di chiarire, di precisare i suoi orientamenti in merito alla gestione di quegli enti o di quelle aziende che, comunque interessate al traffico e ai trasporti, sono sotto il diretto controllo del Ministero dei trasporti, con particolare riferimento alla gestione dell'I.N.T. Il mio, dunque, vuol essere un contributo positivo al dibattito, giacchè tende a portare la chiarezza su un problema importante che, allo stato attuale, così come vanno le cose nel nostro Paese, denuncia una preoccupante confusione nella politica dei trasporti, così come universalmente viene affermato.

Signor Ministro, io le pongo alcune domande. Ritiene lei che una organica politica del traffico, dei trasporti, debba essere concepita come parte integrante di una politica di programmazione economica? Non ci dovrebbero essere dubbi nella sua risposta, giacchè ella è Ministro non solo di questo Governo, ma

anche di quello precedente che ostentatamente riteneva tale principio caratterizzante la politica del centro-sinistra. Ma se il suo orientamento collima con l'impostazione contenuta in questa domanda, come può allora lei assistere con tanta indifferenza alla pratica ormai affermata, di privatizzare, di disorganizzare e di liquidare addirittura, a volte, le gestioni di quegli enti controllati dal Ministero dei trasporti? Non ritiene che si debba, al contrario, senza indugio, ammodernare e sviluppare (soprattutto sviluppare) tanti enti e aziende, per farne gli strumenti insostituibili per l'attuazione di una politica economica programmata e, nel nostro caso, più specificamente, gli strumenti per realizzare un'organica politica dei trasporti, capace, in adesione alle molteplici e differenti esigenze delle nostre regioni, delle nostre provincie, dei nostri comuni, dei nostri comprensori, in armonia con i relativi piani di sviluppo economici; capace, dico, di assicurare — con una politica tariffaria ispirata allà funzione sociale cui il servizio dovrebbe essere preposto — una moderna e razionale organizzazione dei trasporti, che soddisfi le esigenze della scuola, del lavoro, del mercato, dei pubblici servizi, del turismo?

Ecco le domande o gruppi di problemi che io le pongo, per offrire a lei (lo ripeto) l'occasione di tranquillizzare il Parlamento e nello stesso tempo di porre fine all'assurda politica che alcune aziende, e in particolare l'I.N.T., conducono contro gli indirizzi delle Assemblee legislative e talvolta perfino contro gli indirizzi dello stesso Governo, dello stesso suo Ministero. Le mie preoccupazioni, le mie perentorie asserzioni, signor Ministro, sono giustificate da fatti clamorosi, che ci inducono a formulare giudizi severi sulla condotta di alcuni funzionari preposti alla amministrazione di enti controllati dal suo Ministero, e fra questi, il direttore generale dell'I.N.T., dottor Lazzaro.

I fatti sono a lei noti certamente: la vertenza dell'I.N.T., che si trascina dall'aprile ad oggi; il caso della concessione del pacchetto azionario della S.A.R.S.A. ad un'azienda privata, preferita all'Amministrazione provinciale di Reggio Emilia; il caso di Teramo,

ciò della surrogazione dell'I.N.T. nel servizio sostitutivo alle Ferrovie dello Stato con la società Romanelli (privata); il caso della gestione governativa della Penne-Pescara, e la sua agitazione che si trascina da aprile. Ma poi, il fatto più grosso, signor Ministro: l'assoluta mancanza di iniziativa dell'I.N.T. nell'applicazione della legge n. 211 per l'utilizzo di una parte, di una grande parte, riterrei, di quei 5 miliardi che sono a disposizione dell'Istituto per il suo ammodernamento e sviluppo.

Dico subito, signor Ministro, per fugare ogni ombra di ipocrisia dal mio intervento, che ritengo grave sì l'atteggiamento dell'I.N.T. ma ugualmente grave l'atteggiamento di compiacente indifferenza del suo Dicastero di fronte a tali fatti (ma che non sia indifferenza rivelatrice del reale orientamento personale del Ministro verso la politica di programmazione economica?). La vertenza con l'I.N.T. dura dall'11 aprile; con oltre 20 giorni di sciopero. Un ente pubblico in vertenza con i propri dipendenti! Come nasce tale vertenza? I sindacati, inserendosi positivamente nell'attuale dinamica, nel processo di sviluppo della nostra economia e sensibili ai nuovi orientamenti che vanno sempre più definendosi (orientamenti di politica governativa), tempestivamente hanno posto alla direzione dell'I.N.T., con spirito costruttivo il problema dell'intervento del sindacato nei piani di sviluppo dell'Istituto, chiedendo di conoscere le iniziative prese per l'attuazione della legge n. 211; si voleva, e si vuole ancora, instaurare un nuovo tipo di rapporto tra il sindacato e l'azienda pubblica. Credo che sia non solo giusta, a questo punto, l'articolazione della piattaforma rivendicativa del sindacato, ma addirittura ovvia, lo sganciamento dell'I.N.T. dalla Confindustria e, conseguentemente, la stipula di un Contratto collettivo aziendale, con una piattaforma autonoma e dei lavoratori e della direzione dell'I.N.T.; un nuovo, moderno, democratico, contratto, che rifletta — tra l'altro — i nuovi orientamenti dei sindacati verso le aziende di Stato. È sovversiva tale richiesta? È proprio una richiesta impossibile? Questo, io vorrei domandare al sindacalista amico Cappugi, non al sottosegretario

Cappugi. (*Interruzione del sottosegretario Cappugi*). Ma io vorrei sapere: questa impostazione non è una impostazione progressiva, evolutiva dei sindacati?

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il contratto aziendale per l'I.N.T. non è possibile perchè l'ente svolge due attività distinte.

D I P A O L A N T O N I O . Facciamo allora due contratti, sempre aziendali, uno per il settore merci e l'altro per le autolinee.

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. I sindacati non vogliono questo. L'onorevole Di Paolantonio sa bene che i sindacati miravano ad un'altra cosa la quale non è accettabile.

D I P A O L A N T O N I O . È umano che il sindacato parta con una piattaforma, è umano che l'Azienda difenda i suoi interessi ma l'incontro è possibile, la trattativa è possibile.

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. C'è già stato un incontro al Ministero del lavoro.

D I P A O L A N T O N I O . E non si è risolto nulla. Però lei sa che è possibile a questo punto trovare una via d'uscita; ed io spero, con questo mio intervento, di dare un contributo a trovare questa via di uscita.

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La via di uscita c'è già, perchè si è già stabilito che per tutti i dipendenti dell'I.N.T. che sono utilizzati nel settore del trasporto delle merci verrà applicato il contratto.

D I P A O L A N T O N I O . Vi è il problema dei lavoratori addetti alle autolinee.

C A P P U G I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Quello è un problema a parte.

DI PAOLANTONIO. E perchè non lo vuole affrontare? Non voglio entrare nel merito della vertenza. (*Interruzione dell'onorevole Sottosegretario*). Io sono felicissimo di queste interruzioni perchè le interruzioni registrate e stenografate ad un certo punto possono costituire elemento di meditazione anche per i sindacati.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Le ho fatte apposta!

DI PAOLANTONIO. Anche questa può essere una maniera per avviare a soluzione la vertenza, giacchè l'interesse mio è di risolvere il problema. Ora, mi lasci sottolineare alcuni fatti: il modo come la direzione dell'I.N.T. ha agito ed agisce; lo orientamento del dottor Lazzaro (funzionario del Ministero dei trasporti, e non padrone dell'I.N.T.) che vuol fare una politica sua personale, dettata dai suoi nervi. Affermo che il Direttore generale dell'I.N.T. (Azienda di Stato) deve essere un dirigente democratico, deve rispettare gli orientamenti del Parlamento e quelli del Governo, ma soprattutto deve ispirare la propria attività al profondo convincimento che un istituto come l'I.N.T. non può fare a meno del contributo fattivo dei sindacati dei lavoratori per il suo sviluppo e per le sue fortune. Il dottor Lazzaro, al contrario, ha agito come il più retrivo e reazionario dei padroni, toccando il limite della più bassa provocazione antisindacale.

Il discorso, la trattativa iniziata tra i sindacati e la Direzione dell'I.N.T. viene interrotta, signor Ministro perchè così ha voluto la Confindustria. E lo afferma lo stesso dottor Lazzaro quando comunica ai Sindacati di non potere continuare più a discutere con i propri dipendenti giacchè l'I.N.T., essendo associata all'A.N.A.C. e all'A.U.S.I. T.R.A., deve restare nel gioco della solidarietà con l'organizzazione dei padroni.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. C'è il Ministero del lavoro che segue queste cose!

DI PAOLANTONIO. No, questa è un'Azienda il cui pacchetto azionario è totalmente nelle mani del Ministero dei trasporti; è un suo problema. (*Cenni di diniego del ministro Corbellini*). Lei con troppa facilità, onorevole Ministro, si contraddice: prima ritiene gli Enti controllati dal suo Ministero strumenti di una politica di programmazione, poi lascia questi strumenti sotto la direzione dell'A.N.A.C. e della Confindustria. Lo dica apertamente, signor Ministro, lei vuole sì una politica economica programmata ma diretta dalla Confindustria.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io parlo di tecnica e di economia; quello è un altro campo!

DI PAOLANTONIO. È il campo — il campicello — della Confindustria! Ma andiamo avanti. Il suo Ministero, spesso ha a che fare col Sindacato dei ferrovieri; il Ministro spesso deve intervenire per i problemi del personale, che diventano problemi non solo economici ma politici del Ministero dei trasporti. In tal caso non chiama a mediare tra lei e i lavoratori il Ministro del lavoro. Onorevole Corbellini, questo dell'I.N.T. è un problema suo, del suo Ministero. In altri tempi, in un'altra occasione, infatti, il Sottosegretario Cappugi intervenne e riuscì a comporre la vertenza tra l'I.N.T. ed il proprio personale. Come mai in quell'occasione non faceste la pregiudiziale del Ministero del lavoro?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ho paura di aver fatto male quella volta! (*ilarità*).

DI PAOLANTONIO. No, lei ha fatto bene — non sto facendole un complimento — ha fatto, in quell'occasione, soltanto il suo dovere: non sono io Sottosegretario ai trasporti, è lei e così deve fare; è il suo lavoro.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ma come può identificare la posizione del personale dipendente dall'I.N.T. con quella del perso-

nale dipendente dalle Ferrovie dello Stato? Sono due posizioni assolutamente diverse, e, se una volta il Ministero, in via di conciliazione, è intervenuto, per superare difficoltà che in quel momento sembravano superabili, ciò non significa che si sia stabilito il principio dell'identità di rapporti fra il personale dell'I.N.T. e il personale delle Ferrovie dello Stato rispetto alla direzione politica del Ministero.

DE LUCA LUCA. Quindi il dottor Lazzaro può fare quello che vuole?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Neanche per sogno, ma è un altro rapporto!

DI PAOLANTONIO. Onorevole Cappugi, io le do atto della sua interruzione e la tranquillizzo. Il mio pensiero non è stato da lei ben interpretato. È un'aspirazione del personale dell'I.N.T. essere integrato nell'organico del Ministero dei trasporti. Ma allo stato attuale l'I.N.T. è un istituto nazionale che ha un suo consiglio d'amministrazione; tanto è vero che il personale chiede il distacco dell'I.N.T. dalla Confindustria ed un accordo diretto con l'I.N.T. e non con il Ministero dei trasporti. Però il Consiglio di amministrazione dell'I.N.T. è nominato tutto da voi. Il dottor Lazzaro è un capo divisione o ha comunque un grado al Ministero dei trasporti; il presidente, il quale mi dicono che regni ma non governi, è stato direttore generale delle Ferrovie; altri funzionari sono del Ministero del tesoro. Il che significa che costoro in tanto sono nominati da voi in quanto hanno la fiducia vostra, sono uomini i quali andranno a fare la vostra politica in questo organismo.

È vero o non è vero che il dottor Lazzaro ha motivato l'interruzione delle trattative con il fatto che non era possibile continuarle perchè erano in corso le trattative con

l'A.N.A.C. e l'I.N.T., essendo solidale, con questo organismo, non poteva prendere nessun impegno? Mi smentisca, se può, onorevole Cappugi. Ma non può. Ho la lettera ed il volantino del dottor Lazzaro, che denuncia l'atteggiamento provocatorio antisindacale di questo signore, che offre 8 mila lire di « acconto » al personale ed organizza una serie di azioni tendenti a reclutare crumiri nella vana speranza di isolare il sindacato dal personale.

A questo punto vengono alla luce problemi che superano i limiti dei contrasti che di solito insorgono durante le lotte sindacali e si ricollegano alle prime mie domande. L'I.N.T. è un ente retto con pubblico denaro. Perché è ancora aderente all'A.N.A.C. e all'Ausitra? Perché non ottempera a precise, inequivocabili direttive del Parlamento della Repubblica italiana in merito al distacco delle aziende a partecipazione statale dalla Confindustria? Mai, come in questo caso, gli interessi dei monopoli sono contrastanti con quelli dell'I.N.T. Perfino la lotta sindacale può essere articolata a tutela degli interessi degli autotrasportatori liberi; perfino il fatto di rincredire la lotta con la azienda pubblica attraverso lo sciopero può divenire un interesse per i trasportatori delle aziende private.

Sa cosa è avvenuto a Teramo? Nel periodo in cui le automotrici sono state tolte dalla nostra rete, all'I.N.T. si è fatto un giorno di sciopero. Sono intervenuti la direzione dell'I.N.T. e l'Ispettorato compartimentale delle ferrovie e senza chiamare il personale, senza preavvisarlo, hanno revocato, di comune accordo, la concessione all'I.N.T. del servizio sostitutivo della ferrovia Teramo-Giulianova. La Commissione interna del personale intervenne protestando e facendo sapere che gli orientamenti del personale in merito allo sciopero per la corsa sostitutiva erano favorevoli alla esenzione della linea dallo sciopero stesso.

Presidenza del Vice Presidente ZELIOLI LANZINI

(Segue DI PAOLANTONIO).

Niente da fare; l'I.N.T. viene sostituito con il suo consenso, e viene introdotta la società Romanelli, che è del gruppo CINTIA e, guarda caso, onorevole Cappugi, il Direttore o il Presidente della società CINTIA è uno dei massimi dirigenti dell'A.N.A.C.

Non è evidente anche al più sciocco dei cittadini il contrasto di interessi tra la A.N.A.C. e l'I.N.T.?

Coerenza del dottor Lazzaro! Lei, signor Ministro, queste cose certamente non le sa, questo episodio non lo conosceva; io glielo faccio conoscere! Durante una lotta sindacale, si inserisce un gruppo privato a sostituire l'I.N.T., il quale I.N.T., lei lo sa, doveva compiere il servizio sostitutivo delle Ferrovie dello Stato fino al 2 settembre.

L'appartenenza all'A.N.A.C. dell'I.N.T. fa compiere atti di sottomissione agli interessi privati al direttore generale Lazzaro, il quale inserisce la società Romanelli a Teramo, preferisce concedere il pacchetto delle azioni SARSA ad un gruppo privato piuttosto che alla provincia di Reggio Emilia, mantiene nel più assoluto fermo il consiglio d'amministrazione dell'I.N.T. che dovrebbe fare un piano di ammodernamento e di sviluppo per attuare la legge n. 211. È casuale questo fatto? Hanno interesse le aziende private a che l'I.N.T. si ammoderni, si sviluppi, si potenzi? Può restare un ente pubblico in un'organizzazione privata, con interessi così evidentemente contrastanti?

L'I.N.T. non può restare ulteriormente affiliato alla Confindustria! Non lo può per logica evidente, ma non lo può soprattutto perchè c'è un mandato del Parlamento, espresso più volte con larga maggioranza anche in una mozione — che aveva la sua firma, onorevole Cappugi — per il distacco delle aziende a partecipazione statale dalla Confindustria!

Non pongo il problema a quale organizzazione debba aderire l'I.N.T. una volta distaccato dall'A.N.A.C.; di ciò si parlerà in un secondo tempo. Pongo un problema politico e critico l'atteggiamento di certi funzionari dello Stato che formano veri gruppi di potere collegati a forze politiche della destra reazionaria, ad organismi della destra economica! E sono gruppi di resistenza agli indirizzi progressivi del Parlamento, gruppi di resistenza perfino alla vostra politica!

Quindi, onorevole Ministro, io la invito a dare una risposta a questi problemi.

Uguale atteggiamento noi troviamo, anche se il caso è meno clamoroso, a Pescara. Io non parlo dell'ultima fase della vertenza, perchè le vertenze sindacali giungono in alcuni momenti, lo riconosco, a punte di tensione; quando si arriva al *quantum*, allora si gioca la parte della contrattazione, ed è difficile trovare un equilibrio. Però, onorevole Cappugi, lei sa che dal dicembre dell'anno scorso si è iniziato un colloquio, senza scioperi, senza agitazioni; ma si può tollerare che una intera provincia, quella di Pescara, venga mantenuta nel disagio per la insostituibilità di un funzionario dello Stato, sia pure stimabile e non legato ai problemi della grande politica?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Lei sa che l'attività di quel funzionario è limitata da precise disposizioni di legge. Quando lei è venuto da me, ho provveduto a far intervenire l'Ispettorato della motorizzazione.

DI PAOLANTONIO. Infatti ho tenuto a non esprimere un giudizio morale su quel funzionario. Però debbo esprimere un giudizio politico nei vostri confronti. Voi dovete provvedere a dare delle direzioni più

efficienti a questi enti che sono sotto il vostro controllo.

Comunque, onorevole Ministro, io abbandono la polemica che ancora mi tenta e concludo questo mio breve intervento con la illustrazione dei due ordini del giorno che ho presentato insieme ad altri colleghi.

Con il primo ordine del giorno intendo richiamare l'attenzione del Ministro e quella sua personale, onorevole Cappugi, giacchè so che lei ha la delega per una parte di questi problemi, sulla vertenza insorta tra il personale dipendente e il consiglio di amministrazione dell'I.N.T., e « invito il Ministro dei trasporti a convocare le parti in contesa (consiglio di amministrazione dell'I.N.T. e organizzazioni sindacali dei lavoratori) per facilitare, con la sua autorevole mediazione, il componimento della vertenza, nell'interesse della Pubblica Amministrazione, dei lavoratori, costretti alla viva lotta sindacale, e delle popolazioni di quelle provincie ove opera l'I.N.T. ».

Signor Ministro, tenga conto che da oggi si sono riaperte le scuole e consideri il grave danno che procura uno sciopero delle autolinee specie nelle provincie di Ascoli Piceno e di Teramo. Sono lavoratori, impiegati, operai, studenti che giornalmente debbono raggiungere il posto di lavoro e di studio. Non possiamo non tener presente questa realtà sociale, onde la invito ad accogliere questo ordine del giorno ed invito soprattutto l'onorevole Cappugi a fare quanto gli è possibile per risolvere questo problema.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* C'è il Ministero del lavoro per questo.

DI PAOLANTONIO. Sentite direttamente i sindacati, non mettete intermediari.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* La sede naturale per quelle vertenze sindacali è il Ministero del lavoro, non quello dei trasporti.

DI PAOLANTONIO. Ciò significa che il suo Ministero è solidale con il consiglio di amministrazione dell'I.N.T. Per tale motivo noi dichiariamo di trasformare il nostro ordine del giorno, attraverso le normali vie parlamentari, in una concreta azione per impegnare direttamente la vostra personale responsabilità in questa vertenza che esula, ripeto, dal fatto dell'accordo ed investe una sospetta collusione tra un ente pubblico e la Confindustria.

State attenti allora prima di assumere posizioni che possono andare al di là delle vostre stesse intenzioni.

Con l'altro ordine del giorno noi intendiamo impegnare il Governo al ritiro dell'I.N.T. dall'A.N.A.C. e dall'Ausitra. Questo è un problema politico che voi dovete risolvere, e d'altra parte non è un problema nuovo: è il problema di applicare le direttive già date dal Parlamento della Repubblica italiana.

Signor Ministro, con questi due ordini del giorno noi teniamo presenti i disagi delle popolazioni, gli interessi dei lavoratori, gli interessi dell'azienda pubblica, e soprattutto gli interessi della collettività nazionale. Sappiate anche voi fare un passo coerente con le vostre enunciazioni di difesa degli interessi della collettività e di difesa degli interessi, come voi dite spesso, della nostra Nazione. (*Applausi dall'estrema sinistra.*)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Berlingieri. Poichè non è presente, si intende che abbia rinunciato.

È iscritto a parlare il senatore Martinez. Ne ha facoltà.

MARTINEZ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, sarà bene inquadrare anche questo mio intervento in sede di discussione del bilancio dei trasporti nell'aspetto più generale che questa discussione può avere nello sviluppo economico e civile del Paese, nel dovuto apprezzamento e nel coordinamento fra strada e rotaia.

Potenziare le nostre ferrovie, e con esse i mezzi tutti dello spostamento degli uomini e dei beni, è problema fondamentale,

se si vuole essere presenti ed in prima fila nella dinamica del secolo.

Nel bilancio dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, le spese di pertinenza del Ministero ammontano, compresi i 775 milioni accantonati nel fondo speciale del Ministero del tesoro, a 27.783,3 milioni.

Gli oneri relativi agli interventi per la costruzione e l'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata sono previsti in 18.628,1 milioni e riguardano sovvenzioni chilometriche e contributi straordinari alle aziende concessionarie per 10.083,5 milioni; sussidi integrativi di esercizio per quelle linee le cui sovvenzioni non sono state ancora rivalutate per 8.530 milioni; interventi a favore dei servizi di navigazione interna, delle tramvie extra-urbane e per l'esercizio di funivie per 556 milioni.

È bene qui dire subito che è necessario sapere a che punto è la procedura per il riscatto delle ferrovie calabro-lucane e se questo Governo, anche con i suoi caratteri di limitatezza e di temporaneità, conferma l'impegno assunto dal precedente Governo di non dare in concessione a privati i servizi di linea sulle autostrade, nella evidente necessità di dare una soluzione organica al problema delle ferrovie concesse all'industria privata, affidando allo Stato ogni problema di coordinamento e di spinta in tutto il settore dei trasporti, nella coordinata visione del piano che prevede 1.500 miliardi di spesa.

Integrare senza ulteriore indugio le sovvenzioni alle aziende concessionarie, già parzialmente ammodernate, ed integrare altresì le sovvenzioni alle altre aziende che debbono iniziare ancora l'ammodernamento per mancanza di fondi — come ritiene opportuno il relatore di maggioranza senatore De Unterrichter — pur con ogni riguardo dovuto al collega, ci sembra invece troppo semplicistico; ritenere che tutte le imprese esercenti autolinee abbiano gestioni che si chiudono in netta perdita, e chiedere per loro la riduzione dell'imposta di fabbricazione del carburante — come si fa nella relazione di maggioranza — nonchè la concessione dei sussidi previsti dalla legge 28 set-

tembre 939, n. 1822, ci sembra anche questo troppo semplicistico.

Comunque, appunto perchè a noi risulta il contrario, richiamiamo su questi dati e su questo punto l'attenzione e del relatore di maggioranza e del Governo.

Le previsioni, poi, per l'esercizio finanziario 1963-64 dell'Azienda ferroviaria indicano entrate di parte ordinaria in lire 533.708.500.000 e di parte straordinaria per milioni 238.931.500.000, con un totale, quindi, di entrate ordinarie e straordinarie di lire 772.700.000.000.

Le entrate delle gestioni speciali ed autonome hanno un totale di lire 308.932.780.000; le partite di giro assommano a lire 35 miliardi 350 milioni.

Abbiamo così un totale generale dell'entrata di lire 1.116.982.780.000, con un aumento nei confronti dell'esercizio 1962-63 di miliardi 217.

Le previsioni del disavanzo di gestione dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato, tenuto conto delle spese ordinarie complementari ed accessorie, delle spese straordinarie, di quelle delle gestioni speciali ed autonome, nonchè delle partite di giro, indicano un disavanzo totale di lire 25.710.000.000, e quindi una differenza in meno, nei confronti dell'esercizio 1962-63, di lire 16.415.300.000.

È bene, qui, per lo meno, a mio modo di vedere, non intrattenersi molto su indicazioni e dati, dopo anche la larga discussione che vi è stata, su quelli che sono i numeri e le indicazioni che hanno spesso — molto spesso — una sostanza relativa, ma guardare invece al fatto che il piano decennale di ammodernamento delle ferrovie di 1.500 miliardi non può non vedersi che come coordinamento prima, e propulsione poi, di tutto il settore dei trasporti terrestri, dando la doverosa precedenza al Mezzogiorno, alle Puglie, alla Basilicata, alla Calabria, alla Sardegna, alla mia Sicilia. Tutti ricordano che lo sviluppo equilibrato dell'economia ha, come presupposto, la facilità, l'economicità dei trasporti per tutto il Mezzogiorno.

La legge dell'aprile 1962 ha previsto un piano decennale di rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento dei mezzi di esercizio delle linee e degli im-

pianti della rete, da realizzarsi in due fasi, ciascuna della durata di cinque anni.

Per la realizzazione della prima fase del piano, l'Azienda ferroviaria è stata autorizzata ad assumere impegni fino a 800 miliardi, ripartiti negli esercizi dal 1962-63 al 1966-1967. Dice l'onorevole collega relatore che, nei primi 10 mesi dall'entrata in vigore della legge, sono state già approvate proposte per miliardi 230,322, pari al 28,8 per cento del fondo complessivo di 800 miliardi, mettendo in rilievo la difficoltà di dare sollecita attuazione al piano: primo per la modesta struttura dell'Azienda ferroviaria, atta oggi a soddisfare solo a normali esigenze di esercizio; secondo, per l'insufficienza numerica del personale tecnico a tutti i livelli; terzo, per l'obbligo previsto dall'articolo 9 della legge dell'aprile del 1962 di riservare al Mezzogiorno i due quinti delle opere e delle forniture previste dal piano, e di attingere alle stesse industrie del Mezzogiorno macchine, semilavorati e prodotti finiti occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite; quarto, per la necessità di un ridimensionamento del secondo piano quinquennale.

Noi vorremmo sapere, a 15 mesi ormai dall'inizio finanziario del piano (l'inizio finanziario del piano risale al 1º luglio 1962), e in base al 28,8 per cento delle proposte approvate, a che punto siamo per l'attuazione delle proposte stesse per l'importo di 230 miliardi circa, anche in relazione alle eventuali decisioni prese per la denunciata difficoltà di trovare nell'Italia meridionale e insulare ditte industriali capaci di fornire molti materiali finiti e semilavorati nelle quantità occorrenti.

Il collega relatore prospetta anche un'altra possibilità, quella che può prevedersi, allo stato, che vadano fuori dal programma del piano da realizzarsi nel quinquennio 1962-1967 il 20-30 per cento delle opere e forniture comprese nel programma originario. Ecco perchè non è irrilevante la richiesta da noi posta di conoscere a che punto siamo oggi di attuazione delle proposte già approvate, anche per tema che la previsione del 20-30 per cento di opere e forniture che andranno al secondo quinquennio del piano non vada ad aumentare, e quindi a fru-

strare l'attesa della sua attuazione globale.

Bisogna intervenire per ovviare alla congestione del traffico; al caos tecnico e tariffario delle autolinee in concessione; alle sempre più preoccupanti condizioni delle ferrovie secondarie, parassitarie ed insufficienti; alle gravi strozzature che i trasporti ancora oggi rappresentano per le regioni meridionali; all'impressionante disordine dell'autotrasporto merce, interamente subordinato ad interessi privati che acquisiscono il traffico, regolano le tariffe, aggravano i costi dei prodotti agricoli, industriali e manifatturieri, sostanzialmente sottraendosi ad ogni possibilità di coordinamento su scala nazionale.

Una politica organica dei trasporti può essere impostata solo trasferendo le gestioni private ad una gestione pubblica che, ai fini degli interessi generali, deve basarsi sulla priorità dei trasporti di massa rispetto alle iniziative private e alla motorizzazione individuale; sulla riforma di struttura delle Ferrovie dello Stato e delle aziende municipalizzate; sull'organizzazione di una rete coordinata dei trasporti terrestri, basata sulla ripartizione delle competenze, affidando con carattere prioritario la gestione agli enti locali ed alle Regioni, anche fra loro consorziati, dei trasporti stradali e ferroviari di interesse interprovinciale, ed alle Ferrovie dello Stato quelli su lunghe distanze; sulla riforma della disciplina degli autoservizi pubblici di linea, nel senso di affidare in esclusiva all'Azienda di Stato, mediante la gestione dell'I.N.T., gli autoservizi viaggiatori comunque collegati con i servizi ferroviari, aventi cioè carattere sostitutivo, integrativo e parallelo, nonchè autostrade di vecchia e nuova costruzione; sulla disciplina riguardante l'autorizzazione del trasporto merci, la pubblicità delle tariffe, la responsabilità civile del settore verso i terzi, le condizioni di impiego del personale, le modalità di carico e di circolazione e le caratteristiche degli autoveicoli industriali; sulla soluzione del grave problema dei trasporti operai intorno ai centri urbani.

Si parla spesso ancora oggi, come si è fatto da quasi un secolo a questa parte, della questione meridionale. Purtroppo molte

volte, spesso, alle parole, alle carte scritte o stampate, alle inchieste, non hanno avuto concreta rispondenza i fatti. Nella questione meridionale, nella rinascita del Mezzogiorno, cui è intimamente legata la rinascita della mia Sicilia, la rotaia e la strada hanno importanza fondamentale, primaria, anche in relazione alla necessità di dover pensare ad una realtà che non può non tenersi presente: essere il Mezzogiorno e la Sicilia alla periferia del Mercato comune.

Il problema è finanziario ed è tecnico, ma è anche essenzialmente politico, se il miglioramento ed il potenziamento dei trasporti andrebbero a risolvere uno degli aspetti del prisma poliedrico che è la questione meridionale.

Veri sono i fattori che danno al Mezzogiorno ed alle Isole i caratteri di zona depressa. Dall'unità d'Italia ad oggi un po' tutti i Governi che si sono susseguiti al potere hanno usato criteri differenziati, con trascuratezza, e peggio, per il Sud. Forse ciò fu anche dovuto inizialmente al fatto che l'unificazione nazionale, pur avendo avuto i suoi primi martiri quasi esclusivamente dal Mezzogiorno, fu poi, per noti eventi storici, condotta a termine dal Piemonte, dando al Nord, fra l'altro, una fitta rete stradale, ferroviaria, telefonica. E tutto ciò è stato, intendiamoci, molto ben fatto; il male è che altrettanto non sia stato fatto per il Sud.

Sarebbe interessante controllare la rete ferroviaria, ed anche quella stradale, tra Nord e Sud, e non solo con l'intensità della popolazione, ma anche con quello che è e deve essere il rapporto con l'estensione territoriale.

B O S S O . La prego di ascoltare quel che dirò io per il Piemonte! Purtroppo abbiamo problemi gravissimi anche noi, proprio perchè abbiamo una priorità in questi problemi: abbiamo problemi che sono diventati vecchi.

M A R T I N E Z . Se non vado errato, il primo tronco ferroviario ebbe la sua attuazione nel Sud, nel 1839.

C O R B E L L I N I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. La Napoli-Portici, attuata da « Franceschiello ». Ma prima ancora c'era la Roma-Civitavecchia, di papa Pio IX.

M A R T I N E Z . Onorevole Ministro, si annunzia l'autostrada Roma-L'Aquila, che andrà poi fino alla costa adriatica. Il Consiglio regionale della Valle d'Aosta decide unanimemente la costruzione di un'autostrada valdostana. Si è raggiunto l'accordo — mi si consenta di accennarvi — tra i Governi di Francia e di Inghilterra per la costruzione di un *tunnel* sotto la Manica.

« È un ferroviere per eccellenza », scrisse dell'onorevole Ministro, circa un anno addietro, un periodico romano. (*Interruzione del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*). Se è così — e siamo certi che è così — noi vorremmo ricordare al tecnico e al politico che, dal nuovo centro siderurgico di Taranto a Ferrandina, a Crotona, a Gela, a Palermo, pur attraverso la strozzatura dello stretto di Messina, strozzatura che purtroppo non si avvia a diventare un *tunnel* o, meglio, un ponte ...

B A R B A R O . Il ponte sarebbe un disastro, caro collega, perchè impedirebbe la navigazione!

M A R T I N E Z . Non mi faccia dire quel che non volevo dire: che, assessore all'industria all'epoca del primo Governo di centro-sinistra nella Regione siciliana, ebbi a ricevere una Commissione che mi portò tutto un piano per il ponte; una Commissione composta di tecnici svizzeri, italiani ed americani e presieduta da un alto magistrato italiano. Ed era una cosa che a me parve seria, anche se io non sono un tecnico e non ho mai pensato di esserlo. Però potrei dirle, attraverso quelli che furono i vari bilanci della Regione e gli stanziamenti fatti per gli studi del fondo marino dello stretto, l'enorme, eccezionale, forse insormontabile difficoltà di provvedere con un *tunnel* a questa unione.

B A R B A R O . Sarebbe una follia! Bisogna provvedere con un *tunnel* piuttosto che con un ponte. Il progetto è stato fatto per la Manica, dove ci sono 30 chilometri e non tre!

P R E S I D E N T E . Ne discuteremo un'altra volta.

M A R T I N E Z . Ripeto, io mi sono occupato per qualche tempo di quei problemi, sia pure attraverso l'assessorato di cui ero a capo, avendo avuto la responsabilità di essere in un certo momento fra i primi che ritennero possibile un Governo di centro-sinistra con noi socialisti nella Regione siciliana. Se è così, dicevo, e siamo certi che è così, cioè a dire che abbiamo un Ministro ferroviere per eccellenza, noi vorremmo ricordare al tecnico e al politico che dai nuovi centri industriali del Sud, pur attraverso la strozzatura dello stretto, che ancora non si avvia a diventare ponte, vi è tutto il Mezzogiorno che, pur guardando con rispetto ai suoi ruderi della Magna Grecia, chiede di divenire trampolino di lancio per i Paesi del Medio Oriente e dell'Africa, che sono tutti, sì, in movimento politico, ma anche, in misura rilevante, in fase di sviluppo economico e sociale.

Nell'ambito e a premessa dell'auspicato sviluppo generale dell'economia meridionale ed isolana, è fondamentale realizzare un programma di opere infrastrutturali che si riferisca ad un'organica soddisfazione delle esigenze di rapido collegamento tra la Penisola, il Mezzogiorno e la mia Sicilia. (*Applausi dalla sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Lombardi. Ne ha facoltà.

L O M B A R D I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, dalla lettura dei documenti, quali lo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e la relazione, ben congegnata e pregevole, dell'onorevole De Unterrichter, non è possibile estrarre una visione esatta della politica dei trasporti nel

nostro Paese. Ciò è dovuto all'attuale distribuzione delle competenze in materia. D'altra parte non si potrà impedire una domanda quanto mai legittima: c'è — e ci dovrebbe essere — una politica organica dei trasporti?

Noi sappiamo che i trasporti rappresentano per l'economia dello Stato uno degli elementi fondamentali (anche per ragioni che non riguardano soltanto l'economia, ma la stessa vita sociale, l'educazione). Dal punto di vista strettamente economico basterebbe ricordare la connessione esistente tra il fenomeno dei trasporti e l'indice della produzione industriale, ma più ancora la connessione esistente fra il fenomeno dei trasporti e la localizzazione della produzione. Si modifica nel tempo e assai celermente questa stessa distribuzione, per il progresso tecnico che viene applicato ai trasporti. Se facciamo infatti un esame della produttività nei vari settori dell'economia, notiamo che il progresso tecnico incide in modo notevole a favore della produttività nel settore dei trasporti.

Aggiungo un'altra ragione ed è questa: che i trasporti, collegati al fenomeno dell'integrazione politica ed economica del mondo, rappresentano una spinta a questo stesso fenomeno, ma anche ricevono dal fenomeno dell'integrazione una ulteriore partecipazione progressiva alla vita economica.

Se questo è vero, ci si rende conto come una politica dei trasporti debba avere a che fare con dei problemi di ordine finanziario di grandissima mole.

Il fenomeno del trasporto si divide, tecnicamente, nel problema delle infrastrutture da una parte e, dall'altra, nel problema dell'esercizio. Sia che noi badiamo all'aspetto dell'infrastruttura, sia che badiamo all'aspetto dell'esercizio, sono miliardi (e non pochi) che entrano in gioco. Basterebbe ricordare che, ove per nuove esigenze ci venisse posto il problema di creare una nuova via di trasporto (ad esempio nei trasporti di superficie) e di creare mediante essa, come dicono i francesi, l'*aménagement* del territorio, noi saremmo di fronte a dei problemi di massicci investimenti.

Poc'anzi un oratore che mi ha preceduto, il senatore Pajetta, accennando al canale

Milano-Cremona-Po, con la prosecuzione Milano-Lago Maggiore, ricordava, per l'infrastruttura, la cifra non indifferente di 100 miliardi.

Tutto questo ha portato, necessariamente — da alcuni anni, e non da oggi — nella politica economica a porre il problema del coordinamento dei trasporti. Ciò dipende necessariamente dal fatto che esistono più mezzi di trasporto e fra di loro in concorrenza; esiste, da una parte, la necessità di provvedere con i trasporti alla valorizzazione di un territorio e, dall'altra, vi è la limitatezza dei mezzi finanziari a disposizione.

Lo scopo di questo coordinamento consiste nel conseguire il massimo utile sociale con il minor costo possibile. Da ciò discende la necessità di creare una scala di priorità negli investimenti e di fare dei calcoli sul costo economico del trasporto e sulla sua produttività, specialmente per gli effetti indiretti, relativamente al traffico non soltanto esistente, ma al traffico cosiddetto « potenziale » e al traffico « indotto », tenendo ben presente il principio secondo il quale ogni mezzo di trasporto ha una sua peculiare partecipazione al fenomeno in esame. Cioè, non si può dire che vi siano due mezzi di trasporto che siano in totale, assoluta concorrenza, al cento per cento. Ogni mezzo di trasporto offre una sua particolare prestazione, anche con riferimento al problema della qualità delle merci trasportate.

E aggiungo che questo principio — che generalmente non è ben compreso — ci conduce all'osservanza di una sana concorrenza e (arrivo anche a dire) ci invita ad una soluzione di collaborazione tra i diversi mezzi di trasporto (ad esempio, la collaborazione che può esserci tra strada e rotaia, tra idrovie, strade e ferrovie, e tra gli stessi porti marittimi e le idrovie).

Ma per fare tutto questo, onorevoli colleghi, è necessario che esista una organizzazione moderna ed efficiente della politica dei trasporti. E insisto su questo punto perchè è ormai opinione diffusa che in questo settore l'organizzazione è molto in ritardo rispetto alle attrezzature; e insisto an-

che per il fatto che la situazione del nostro Paese certamente non è confortevole. Se si guarda all'attuale distribuzione delle competenze, si trova che ben tre Ministeri si occupano del fenomeno dei trasporti in modo principale: il Ministero dei lavori pubblici, che ha la competenza, in materia di infrastrutture, sulle strade, sulle idrovie e sui porti marittimi; il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, che ha la competenza, sempre in materia di infrastrutture, sulle ferrovie (salvo la marginale competenza sulle nuove costruzioni, che rimane ancora attribuita al Ministero dei lavori pubblici) e sugli aeroporti; e il Ministero della marina mercantile cui spetta soprattutto l'esercizio del modo di trasporto marittimo. C'è inoltre la competenza anche di qualche altro Ministero: di quello del turismo (per il riflesso nel nostro Paese, mentre in certi Stati del M.E.C. il turismo fa parte, come ufficio, del Ministero dei trasporti) e dello stesso Ministero dell'industria e commercio, cui spetta dare in concessione gli oleodotti.

Questa distribuzione certamente non è confacente al principio del coordinamento, non solo agli effetti della scelta degli investimenti, ma anche per il coordinamento strettamente burocratico. A tal proposito vorrei citare un caso interessante (che ho segnalato da tempo al Ministero dei trasporti): la lunga questione non ancora risolta del ponte ferroviario sulla linea Po-Brondolo. Si va da Erode a Pilato, dal Ministero dei lavori pubblici a quello dei trasporti e viceversa.

Io mi domando: è possibile fare il coordinamento al livello del concerto tra i Ministri o al livello del Consiglio dei ministri? Mi pare impossibile, perchè non si può improvvisare un coordinamento soltanto in una riunione o con lo strumento insufficiente del concerto tra Ministri. Mi domando ancora: se noi andiamo verso una programmazione (beninteso democratica), come è possibile partecipare a delle scelte prioritarie in materia di trasporti se abbiamo una organizzazione, che come l'attuale lo impedisce? Ed infine: il nostro Ministro partecipa alla Conferenza dei Ministri dei trasporti d'Europa. Ma come può il Ministro rappresentare tutta la dimensione del fenomeno dei tra-

sporti non avendone i poteri? Quando il nostro Ministro torna in Patria deve chiedere al Ministro dei lavori pubblici o al Ministro della marina mercantile se sono d'accordo con lui, mentre gli altri Ministri dei trasporti del M.E.C. hanno la completa competenza per tutti i settori, specialmente per quanto riguarda gli investimenti.

Non vedo quindi, allo stato attuale, come noi si possa essere in grado di risolvere il problema secondo il principio del coordinamento. Si badi che nel Mercato comune la Germania, la Francia e l'Olanda hanno un solo Ministero dei trasporti che ha tutta la competenza, sia per le infrastrutture sia per l'esercizio. Il Belgio e il Lussemburgo, pur essendoci la divisione fra il Ministero dei trasporti e quello dei lavori pubblici, hanno tuttavia un Ministero dei trasporti che ha l'unica competenza in ordine alla scelta degli investimenti e che opera con l'ausilio di un Consiglio superiore dei trasporti.

Se ciò è vero, io non faccio altro che concludere dicendo che è necessario risolvere questo problema, anche se sono persuaso che non tutto dipenderà dall'organizzazione, in quanto, anche se lo strumento operativo fosse il più perfetto, come è ad esempio il Ministero tedesco di Bonn in materia di trasporti, può sempre sorgere una polemica tra i diversi modi di trasporto, come è capitato recentemente tra le Ferrovie di Bonn da una parte nei confronti della navigazione renana e le Ferrovie francesi, dall'altra, nei confronti della navigazione interna dello stesso Paese.

Direi che ci sarebbe da rimanere esterrefatti di fronte a questa situazione. Nel suo Ministero, signor Ministro, esiste un ufficio denominato 03 per la navigazione interna, il quale non si trova allo stesso livello delle ferrovie e della strada. Il fenomeno navigazione interna è oggi inquadrato sotto l'Ispettorato generale della motorizzazione, ma a me pare che questa forma di dipendenza non sia la migliore per risolvere il problema di mettere sullo stesso piano i vari modi di trasporto, anche se la importanza di ciascuno di essi è assai varia. Si tratta di un elemento di disturbo che non aiuta a risolvere i problemi della navigazione interna.

Se questo ufficio 03 fosse alle dirette dipendenze del Ministro sarebbe una buona cosa, ma non è così.

A proposito della legge n. 1616, che riguarda la costruzione di nuovo naviglio, l'ammodernamento dei natanti, le attrezzature portuali e i premi di percorrenza, vorrei ricordare che non abbiamo ancora il Regolamento, non perchè l'ufficio 03 non sia stato pronto a prepararlo, ma perchè, dovendo lo stesso dipendere da altro ufficio il quale si occupa di altre cose, c'è un ritardo burocratico inevitabile, non per colpa degli uomini ma del sistema. Lo stesso dicasi di una draga fluviale, costruita dal suo Ministero e che non può essere ancora adoperata per mancanza di personale.

C O R B E L L I N I, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Questo riguarda però la riforma della burocrazia, che si sta studiando ...

L O M B A R D I. E aggiungo che, se domani, in sede di applicazione del regolamento della legge 1616 (che mette a disposizione alcuni miliardi) e della opportuna revisione del codice della navigazione (per la parte che attiene alla navigazione interna), si volesse lavorare sul serio, l'attuale ufficio 03 sarebbe nell'impossibilità pratica di attendere con sollecitudine ed indipendenza ai nuovi compiti.

Vi è poi un'altra incongruenza, quella dell'esistenza di un Comitato superiore della navigazione interna (*a latere* dell'ufficio 03), il quale dice **ben poco, sapendo che** il Ministero dei trasporti non ha la competenza nella scelta degli investimenti, cioè di una vera politica idroviaria.

Ho detto queste cose rammaricandomi naturalmente per una situazione che certo non è confortevole. Io voglio sperare che il Ministro prenda in considerazione questi problemi che hanno una enorme importanza. Non sono certamente problemi atti ad incitare la passione politica e di immediato effetto elettorale, ma hanno sempre un'enorme importanza sul funzionamento dell'organizzazione dei pubblici poteri. Aggiungo che sarà bene ricordare che, in un mondo come

il nostro in cui tutto cambia, tutto muta ad una velocità e ad un ritmo mai visti nel passato — non siamo in un mondo statico in cui una generazione può vivere senza modificarsi, ma siamo in un momento in cui ogni generazione deve modificarsi e adattarsi psicologicamente — ci vuole una particolare capacità di adattamento; occorre veramente essere uomini del nostro tempo.

Mentre noi vogliamo rimproverare alcuni Stati della Comunità economica europea di attardarsi ancora in un atteggiamento poco favorevole all'unificazione dell'Europa, facciamo in modo che non ci venga da questi Stati il rimprovero che in un settore, per quanto particolare e tecnico esso sia, noi italiani non siamo nella posizione di servire all'integrazione economica europea. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Bosso, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche i due ordini del giorno da lui presentati insieme con il senatore Veronesi.

Si dia lettura degli ordini del giorno.

F E N O A L T E A , Segretario :

« Il Senato,

considerato che la proposta di regolamento della Commissione C.E.E., concernente l'istituzione di tariffe a forcella nell'area comunitaria può arrecare gravi pregiudizi all'autotrasporto italiano, sia per il movimento interno, sia per quello internazionale, dato il sistema di libera contrattazione del prezzo in uso nel nostro Paese;

ritenuto che l'esenzione da tarifficazione dei percorsi non superiori a 50 chilometri prevista dal regolamento — art. 18 punto b) —, mentre avvantaggia alcuni stati membri della C.E.E., pregiudica gravemente il nostro Paese in ragione della particolare configurazione geografica del suolo e dei confini;

impegna il Governo a svolgere, urgentemente, presso gli organi della C.E.E., ogni opportuna azione volta ad ottenere la modifica delle norme previste al punto b) del-

l'art. 18 del progetto di regolamento istitutivo della tarifficazione a forcella, chiaramente sperequative nei confronti dell'Italia »;

« Il Senato,

poichè i nostri traffici in esportazione per ferrovia nell'area comunitaria sono attualmente angustiati da lunghe soste dei carri presso le dogane interne, alle stazioni di confine e nei porti;

considerato che a tale inconveniente non è possibile ovviare mediante l'intensificazione dei traffici stradali, a causa del sistema di contingentamento ancora vigente fra gli Stati della C.E.E.;

invita il Governo a rendersi promotore

a) del potenziamento ed ammodernamento delle attrezzature ferroviarie e doganali dei valichi di confine;

b) di una azione tempestiva presso gli altri Stati del M.E.C. ed in particolare con la Francia e la Germania, onde ottenere la concessione di extra contingenti per trasporti camionistici di merci, al fine di compensare l'attuale grave deficienza dei trasporti ferroviari ».

P R E S I D E N T E . Il senatore Bosso ha facoltà di parlare.

B O S S O . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, l'efficienza dei trasporti rappresenta senza dubbio uno dei capisaldi di ogni moderno sistema economico, tanto più in un momento, come l'attuale, particolarmente delicato per la nostra economia, nel quale la necessità di contenere l'aumento dei costi e dei prezzi impone in modo assoluto di favorire e sostenere l'economicità e l'efficienza di tutto il sistema dei trasporti.

Il campo è così vasto, onorevoli colleghi, che a chiunque si interessi di questi problemi risulta impossibile una trattazione organica delle infinite questioni che si prospettano. Mi limiterò quindi a richiamare la attenzione vostra e del Governo su alcuni punti che mi sembrano di particolare interesse.

Trasporti ferroviari. Per quanto riguarda la situazione del traffico interno ferroviario, si debbono purtroppo constatare gli effetti, che si vanno facendo sempre più preoccupanti, del mancato tempestivo intervento per risolvere i gravi problemi derivanti dalla deficienza delle infrastrutture, sia fisse che mobili, della nostra rete. Quest'anno, in particolare si è verificata una serie di interruzioni di traffico, e non solo di quello internazionale, causate dalla mancanza di vagoni o di mezzi di trazione. Tuttora gli utenti sono costretti ad elemosinare dai vari compartimenti ferroviari la messa a disposizione dei carri mentre l'azienda ferroviaria, allo scopo di intensificare l'utilizzo dei carri stessi, ha disposto la riduzione dei termini di franchigia dal pagamento delle tasse di sosta e l'aumento notevole delle tasse medesime.

Questo provvedimento, che in linea teorica si è detto promosso nell'interesse della utenza in generale, viene di massima a penalizzare l'utenza migliore, e cioè quella che effettua i traffici in esportazione e che è costretta, non di sua volontà, alle lunghe soste dei carri sotto carica e in discarica nei porti, nelle dogane interne o nelle stazioni di confine.

L'ingorgo dei traffici ferroviari ai valichi di frontiera ha assunto, negli scorsi mesi aspetti assolutamente preoccupanti, nonostante alcune agevolazioni disposte dall'azienda ferroviaria per l'effettuazione delle operazioni e formalità doganali presso le stazioni ferroviarie dell'interno, e nonostante la buona volontà e l'abnegazione del personale delle amministrazioni interessate.

Non è pensabile, tuttavia, di poter risolvere una così grave situazione con provvedimenti marginali; ma è sull'aumento della potenzialità dei servizi ferroviari internazionali che occorre far leva. Problema di grande impegno e di lungo respiro. Ma permettetemi, onorevoli colleghi, a questo proposito di sottolineare ancora una volta l'importanza di un provvedimento che già più volte ha formato oggetto di interventi in quest'Aula. Esistono oggi tra l'Italia e la Francia soltanto tre binari sui quali scorre tutto il traffico ferroviario interessante i due Paesi: due bi-

nari nella galleria del Frejus tra Bardonecchia e Modane, un binario al valico di Ventimiglia. Si potrebbe, in breve tempo e con spesa relativamente limitata, aumentare di almeno un terzo questa insufficiente potenzialità, ripristinando una linea ferroviaria che già esiste in massima parte: la Cuneo-Ventimiglia-Nizza, con 36 chilometri di gallerie pressochè intatte, con i binari in massima parte efficienti, anche se arrugginiti dal lungo disuso, con le stazioni ed i piazzali in buone condizioni, anche se invasi dalle erbacce od utilizzati come sede di colonie climatiche.

Non starò qui a ripere ancora una volta le numerose e validissime ragioni che impongono il ripristino di questa linea interrotta diciotto anni or sono dalle truppe tedesche in ritirata, credo ultimo residuo delle devastazioni belliche ancora esistente in Europa. Sono cose arcinote, dette e ripetute fino alla noia, ma, purtroppo, ancora e sempre più attuali dato che gli archi crollati dei ponti sulla Roja ancora oggi non consentono il passaggio dei treni, mentre il traffico a Bardonecchia e a Ventimiglia diventa sempre più convulso, difficile, lento e costoso. Vorrei soltanto, onorevoli colleghi, mi fosse consentito di richiamare la vostra attenzione e quella del Governo sul fatto che mai come oggi la soluzione di questo annoso problema è apparsa tanto vicina e matura. L'impegno della Francia a concorrere alle spese di ricostruzione, il consenso unanime dei tecnici ferroviari dei due Paesi, la ripresentazione nell'altro ramo del Parlamento della legge Sarti, Badini ed altri, per il finanziamento dei lavori di ripristino, rendono possibile che la lunga e paziente attesa delle popolazioni piemontesi e le necessità impellenti del traffico trovino finalmente la loro soddisfazione in una decisione che già troppo si è fatta attendere.

Ma il problema della Cuneo-Ventimiglia-Nizza non è certo il solo ad incidere sulla efficienza delle ferrovie piemontesi. I servizi ferroviari che fanno capo alla città di Torino non rispondono purtroppo al mantenimento, e tanto meno al previsto sviluppo, dell'economia torinese, incentrata in modo particolare sull'industria, la quale sta insedian-

dosi anche nella zona suburbana del capoluogo, ed anche più lontano. Tale sviluppo industriale periferico e l'incremento imponente della popolazione, dovuto all'immigrazione, hanno dato luogo a movimenti quotidiani di lavoratori, inversi a quelli già in atto verso il capoluogo, i quali ultimi, secondo calcoli approssimativi di qualche tempo addietro, interessavano circa 70-80 mila persone, di cui poco meno della metà trasportate dalle Ferrovie dello Stato. Tale notevole movimento giornaliero di lavoratori verso il capoluogo, ed ora anche in senso inverso, al quale deve aggiungersi, durante l'anno scolastico, il movimento degli studenti, trova peraltro gravi ostacoli nei servizi pubblici di trasporto, imputabili in primo luogo alle infrastrutture delle Ferrovie dello Stato che risultano inadeguate alla necessaria intensa circolazione dei convogli nelle ore di punta.

Occorre pertanto provvedere al potenziamento ed al completamento delle infrastrutture stesse ed al miglioramento dei servizi ferroviari, in modo da renderli idonei alle necessità particolari sopra specificate ed a quelle generali economiche e sociali di Torino e della provincia. L'elenco dei problemi urgenti da risolvere e delle cose da fare è assai lungo: ne citerò alcuni.

Gli ingressi ferroviari di Torino presentano una grave strozzatura nelle due tratte sino a Chivasso e sino a Trofarello, le quali, dotate di due soli binari, risultano ormai saturate ed impossibilitate a sopportare un maggiore ulteriore traffico. La posa di altri due binari sulle tratte anzidette rappresenta quindi una necessità urgente ed inderogabile, sia per i trasporti locali, in specie operai, che per i trasporti a lungo raggio. L'opera è necessaria e richiede una soluzione immediata almeno sulle tratte: a) Torino-Settimo Torinese, onde rendere indipendente l'importante linea secondaria del Canavese che, di recente ammodernata con una spesa non indifferente, non è in grado di svolgere la sua funzione per i limiti imposti alla circolazione dei treni sulla tratta stessa; b) Torino-Bivio Sangone, che renderebbe indipendente la linea per Torre Pellice, e le diramazioni per Cuneo e Barge, con

possibilità di miglioramento del servizio sulla linea stessa che serve una zona fra le più importanti della provincia.

Le opere suddette dovrebbero trovare posto fra quelle da finanziarsi con la legge n. 211 del 27 aprile 1962, come precisato nella presentazione del relativo disegno di legge al Parlamento (« Potenziamento delle tratte limitrofe ai principali centri urbani »). Contemporaneamente all'esecuzione delle opere di cui al punto primo, dovrà essere finalmente impostata la soluzione del problema relativo all'abbassamento del piano del ferro nella città di Torino e di quello inerente alla sistemazione definitiva della stazione di Porta Susa. Nel proseguimento dell'opera di trasformazione da corrente trifase a corrente continua della trazione nel sistema ferroviario piemontese-ligure, occorre al più presto provvedere alla trasformazione anche della tratta Carmagnola-Savona, linea di primaria importanza per l'economia torinese verso il porto di Savona, nonché per l'intenso traffico turistico di Torino e del Piemonte verso la riviera ligure di Ponente.

Sempre per quanto riguarda questa linea, si ritiene inderogabile il suo potenziamento mediante il ripristino del doppio binario nella tratta Fossano-Ceva, asportato durante l'ultima guerra, nonché l'avviamento a conclusione della posta del secondo binario fra Ceva e S. Giuseppe Quantunque di competenza del Ministero dei lavori pubblici, non deve mancare l'interessamento del Ministero dei trasporti, al fine di portare ad ultimazione i lavori (che si trascinano da troppi anni) relativi al raddoppio e allo spostamento della linea fra Varazze e Savona, con l'attivazione della nuova stazione di Savona stessa, il cui fabbricato viaggiatori, da tempo ultimato, va in deperimento, mentre il piazzale, pure già ultimato, attende la posa dei binari.

Per migliorare le comunicazioni con il Verbano, il Cusio, Domodossola, la Svizzera ed oltre, si rende necessario mettere allo studio l'elettrificazione della tratta Santhià-Arona, che completerebbe il sistema, già elettrificato, in atto fra Torino e Milano e fra Milano e Domodossola. La linea Chivasso-

Ivrea-Aosta, ad un solo binario, presenta deficienze tali da non rispondere più alle attuali esigenze turistiche ed industriali: occorre impostare lo studio per il raddoppio almeno sino ad Ivrea, centro industriale di importanza non solo nazionale. L'importanza della linea Parigi-Roma impone l'accelerazione dei lavori di raddoppio del binario fra Monterosso e Framura, nonché il raddoppio fra Bussoleno e Salbertrand, uniche due tratte a semplice binario su tutta la linea. Lo sviluppo dei traffici con l'estero rende necessari la sistemazione ed il potenziamento degli impianti di confine, come quello di Domodossola, e specialmente di Modane. La dogana di Torino, poi, si trova in gravi difficoltà di funzionamento, anche a causa degli inadeguati impianti ferroviari che necessitano di ampliamento.

Materiale rotabile. Occorre accelerare le forniture di materiale rotabile, di cui le Ferrovie dello Stato sono fortemente carenti. Urge, comunque, l'ultimazione della dotazione del necessario materiale di trazione per le linee di recente elettrificazione a corrente continua, interessanti Torino e il Piemonte (Torino-Milano, Torino-Genova-Roma, Torino-Alessandria-Bologna). Il compartimento di Torino dovrebbe, infine, essere dotato di un adeguato numero di automotrici, assolutamente necessario per svolgere il servizio nella particolare e sviluppata rete di sua competenza.

Esercizio Torino non è ancora servita da comunicazioni adeguate, come velocità ed intensità, alla sua importanza ed alle sue necessità. Per i servizi internazionali occorrono comunicazioni dirette ove non esistono (valichi del Brennero, di Chiasso, di Ventimiglia). Attraverso Modane bisogna arrivare ad aumentare il numero dei treni, attualmente inferiore a quello dell'anteguerra. Occorre istituire dei treni T.E.E., facenti capo a Torino, sia verso la Francia che verso la Svizzera. Qui transita soltanto la coppia del « Moncenisio » fra Milano e Lione: manca la coppia inversa. Per i servizi a grande raggio è necessario aumentare ed accelerare le comunicazioni, senza trasbordi, sulle fondamentali direttrici di Roma e oltre, di Bologna-Puglie, di Milano-Venezia-Trieste, e rela-

tive diramazioni. Per i servizi a medio raggio e regionali occorre aumentare e migliorare le comunicazioni con Milano, Genova, Savona e la Riviera Ligure (di fondamentale importanza le comunicazioni lungo il triangolo Torino-Milano-Genova); lo stesso dicasi per i principali centri piemontesi (Casale, Verbano-Cusio, Biella, Cuneo, Valle d'Aosta, eccetera), con i quali sono in atto anche movimenti di lavoratori. Per quanto riguarda i servizi locali, al fine di alleviare il peso dell'eccessivo inurbamento del capoluogo e di agevolare il movimento dei lavoratori nonché degli studenti nei due sensi, occorrono comunicazioni frequenti e rapide con i centri suburbani ed anche a più ampio raggio, con centri da considerarsi residenziali (quali Ivrea, Pinerolo, Valle Susa, eccetera).

Ferrovie secondarie: Ferrovia del Canavese. Come già detto, questa ferrovia abbisogna di una sede indipendente fra Settimo Torinese e Torino, senza di che non potrà svolgere quell'efficiente servizio che l'ammodernamento consente e le necessità impongono. Ferrovia Valli di Lanzo, attualmente in gestione commissariale. Occorre provvedere alla sua sistemazione in modo rapido e definitivo.

Problemi del traffico portuale. Ho accennato poc'anzi alla sosta dei carri nei porti, e desidero ritornare su questo argomento perchè le nostre correnti di approvvigionamento e di esportazione per le vie marittime hanno ormai raggiunto un'importanza tale che non possono essere trascurate nel quadro di un esame generale della situazione dei trasporti. L'aumento dei traffici pone in evidenza l'insufficienza delle infrastrutture portuali ed è ovvio che tale insufficienza provochi un aumento notevole degli oneri per gli operatori interessati, oneri che, in molti casi, annullano gli sforzi della produzione per il contenimento dei costi ai fini della competitività sui mercati esteri. Occorre adeguare con la massima urgenza i porti e le loro infrastrutture all'esigenza dello sviluppo dei nostri scambi commerciali.

Mi si potrà obiettare che meglio sarebbe esaminare tale proposta in occasione della discussione sul bilancio del Ministero dei

lavori pubblici, ma, anche se il problema relativo a queste infrastrutture esula dalla competenza del Ministro dei trasporti, desidero in questa occasione richiamare l'attenzione sulla necessità che sia impostato un piano organico e coordinato della politica generale dei trasporti d'intesa fra tutte le Amministrazioni statali, ciascuna per la parte di propria competenza.

I motivi per i quali le attuali strutture portuali non rispondono alle necessità dei traffici sono, essenzialmente, la carenza di banchine, piazzali, edifici e vie di accesso e l'insufficienza dei mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle merci. A tale scarsa funzionalità dei servizi portuali deve aggiungersi l'inadeguatezza di non poche reti di comunicazione fra i porti ed i centri principali di assorbimento delle merci. Le deficienze lamentate per i porti italiani risultano particolarmente gravi per il porto di Savona, ove il traffico delle merci e il numero delle navi in arrivo ed in partenza hanno registrato, dalla fine della guerra in poi, un elevatissimo e progressivo aumento.

Il traffico portuale era infatti di 3 milioni di tonnellate nel 1948, ed ha superato i 6 milioni e 400.000 nel 1962.

Nel 1962, e ancor più nel 1963, le navi dirette a Savona hanno dovuto e devono sostare giorni e giorni in rada in attesa di accosto, con conseguenti gravi spese di controstallie, di inoperosità delle maestranze, di lavoro in orario notturno e festivo, che hanno causato e causano ingenti oneri alle industrie italiane, sia a quelle esportatrici, che vedono compromessa la loro attività, sia a quelle che sono tributarie dell'estero per le materie prime e che devono perciò sostenere con crescenti sacrifici la concorrenza delle similari industrie di altri Paesi.

Esaminando la generalità degli sbarchi effettuati a Savona, risulta che a fine del 1962 in 165 giorni sono arrivate 1.128 navi, che hanno totalizzato ben 1.790 giorni di attesa in rada; parte di esse hanno avuto fino a 6-7 giorni di attesa. Neppure i drastici dirottamenti applicati dalle compagnie di navigazione sono serviti a sveltire lo sbarco delle merci: infatti anche i porti di Genova e di La Spezia lamentano insufficienza di ap-

prodi e di attrezzature ed hanno subito, nello stesso periodo, gravissimi ingorghi.

Autolinee in concessione. Passando dai trasporti ferroviari a quelli stradali, desidero richiamare l'attenzione del Governo sulla situazione di grave disagio in cui si dibattono le autolinee in concessione. È questo un settore che, con le sue 11.000 linee, servite da 19.000 autobus, e con i 18 miliardi di viaggiatori-chilometro trasportati in un anno, rappresenta veramente un servizio insostituibile e di immensa importanza. Lo Stato deve preoccuparsi di mantenere integra e soprattutto potenziare l'efficienza delle Aziende concessionarie. Esse hanno bisogno soprattutto di fiducia, di tranquillità, di tutela, mentre sono costrette ad operare in un clima di difficoltà e di incertezze.

Tra le cause della crisi del settore elencate dall'onorevole collega relatore, vorrei anzitutto sottolineare il dilagare dell'illecita concorrenza fatta dai servizi abusivi svolti dalle autovetture di noleggio da rimessa, che evadono le imposte e gli oneri previdenziali e sociali, non osservano i contratti di lavoro, non sono tenute a particolari servizi sociali, come il trasporto di studenti e lavoratori a tariffe ridotte, e viaggiano soltanto a pieno carico. Il Ministero è già intervenuto in passato per eliminare questo tarlo che mina le possibilità di esercizio e la vita stessa di molte imprese concessionarie di autolinee; ma le autorità preposte alla vigilanza mancano degli strumenti adatti per una efficace repressione di questa illecita attività.

In secondo luogo le autolinee soffrono per il continuo aumento dei costi, dovuti principalmente all'aumento delle retribuzioni e degli oneri previdenziali per il personale dipendente. Il rimedio suggerito dall'onorevole relatore, di ridurre congruamente la imposta di fabbricazione sui carburanti impiegati dagli autobus in servizio pubblico di linea e di concedere i sussidi previsti dalla legge 28 settembre 1939, n. 1822, sembra particolarmente idoneo e raccomandabile a mantenere in efficienza questi servizi, di grande interesse pubblico e di spiccato interesse sociale.

In attesa di una eventuale unificazione della gestione dei servizi municipali, occorre coordinare tutti i servizi di autolinee suburbane ed extraurbane, sia per una evidente economia di esercizio che per lo sviluppo delle zone servite, ed in specie nell'interesse dei lavoratori obbligati ai quotidiani spostamenti dalla residenza ai posti di lavoro. Ove i servizi su rotaia non possano assicurare gli indispensabili servizi operai o di altro genere, non devono frapporsi ostacoli alla istituzione di autolinee. Le assegnazioni di autobus da rimessa dovrebbero essere autorizzate in modo da ottenere una razionale ripartizione nel territorio provinciale, e non essere accentrate come è attualmente.

Agevolazioni particolari vengano concesse ai trasporti su strada adibiti alla raccolta degli scolari e studenti da trasferire alle scuole ed istituti di istruzione, servizio già in atto e che dovrebbe essere sviluppato.

Infine, è sentita la necessità di una pubblicazione ufficiale riportante gli orari delle pubbliche autolinee.

Autotrasporto di merci. Passando dai trasporti stradali di persone a quello delle merci, ci troviamo di fronte, onorevoli colleghi, ad un'altra serie di problemi non meno gravi ed assillanti di quelli fin qui passati in rassegna per gli altri settori.

È mancata finora in Italia una seria e costruttiva politica dei trasporti. A far le spese dell'indifferenza dello Stato, di fronte alle difficoltà ed ai problemi di questo delicato settore della vita economica nazionale, è stato soprattutto il settore dell'autotrasporto professionale per conto terzi, che costituisce l'intelaiatura di tutto il sistema dei trasporti attraverso l'attività di oltre 100.000 aziende, in gran parte di piccole dimensioni.

La categoria dell'autotrasporto merci per conto di terzi è travagliata da molto tempo da problemi e difficoltà che non hanno finora trovato adeguata considerazione: l'attuale disciplina delle autorizzazioni rilasciate all'autocarro, e perciò soggette alla cessione ed alla compra-vendita, è risultato fonte di inconvenienti e di speculazioni. Sarebbe assai più opportuno adottare il sistema di rilasciare la licenza all'impresa anziché all'autocarro. Ciò presuppone la formazione di

un albo professionale tenuto con la responsabilità e la determinante partecipazione della categoria.

Il codice della strada, pur ottimo sotto tanti aspetti, ha rivelato notevoli pecche per quanto riguarda la circolazione degli autocarri. Si impone una piccola riforma per adeguarlo agli sviluppi della tecnica, che nel campo automobilistico procede velocissima, e per tener conto dell'esperienza acquisita in questi anni. Anche nello studio di queste modifiche è auspicabile che gli operatori prendano parte attiva ai provvedimenti che li riguardano, ciò che finora non è stato fatto. Molti gravi problemi fiscali assillano l'autotrasporto: dalla gravosità dell'imposta sul gasolio ai criteri adottati per la tassa di circolazione (che non tiene conto della sosta forzata degli autocarri nei giorni festivi), dalla vessatoria struttura della tassa di bollo sui documenti di trasporto ai sistemi di accertamento degli imponibili sui redditi di ricchezza mobile. È tutto un insieme di provvedimenti che va revisionato, abbandonando il criterio di colpire indiscriminatamente e senza riguardo per le conseguenze.

Così pure va abbandonato il criterio di far gravare sull'autotrasporto il reperimento dei mezzi finanziari per ogni nuova necessità dell'erario (vedasi — per citare soltanto i provvedimenti più recenti — la riduzione del 60 per cento dell'esenzione semestrale dalla tassa di circolazione sugli autocarri nuovi di fabbrica, adottata con legge 28 luglio 1961, n. 835, e l'assoggettamento alla tassa di registro degli atti di acquisto degli autoveicoli nuovi di fabbrica, già approvato dalla Commissione finanze e tesoro del Senato, per far fronte agli aumenti delle pensioni)

Nel campo dei trasporti internazionali siamo rimasti fermi ai contingentamenti ed alle autorizzazioni rilasciate con il contagocce. Occorre liberalizzare, con larga visione dei benefici che deriveranno all'economia del M.E.C. da più ampie facilitazioni nel traffico delle merci su strada, evitando che ciascun Paese imponga balzelli e limitazioni agli autocarri degli altri Paesi (ad esempio un autotreno italiano che si reca in Francia paga

mediamente 2500 vecchi franchi di tassa di circolazione al giorno). Anche per questi problemi le richieste avanzate dalla categoria, di partecipare con propri rappresentanti alle delegazioni incaricate della stipula degli accordi, sono finora cadute nel vuoto.

Ma un altro grave pericolo incombe, onorevoli colleghi, sui nostri autotrasporti di merci. La C.E.E. ha recentemente proposto al Consiglio dei ministri uno schema di regolamento relativo all'instaurazione di un sistema di tariffe cosiddette a forcella, per i trasporti di merci, articolato su massimi e minimi, dal quale sarebbero esentati soltanto i trasporti effettuati su un percorso totale non superiore a 50 chilometri. Per il nostro Paese, dato il sistema della libera contrattazione dei prezzi oggi vigente, e considerata la configurazione geografica della Penisola, la soluzione proposta sarebbe di grave pregiudizio per l'autotrasporto.

Il Governo dovrebbe pertanto farsi interprete presso gli organi comunitari dell'esigenza vivamente sentita dai nostri operatori economici, allo scopo di ottenere che la materia venga disciplinata in un modo che non costituisca, come quello previsto, una grave discriminazione ai danni del nostro Paese. In tal senso ho presentato un ordine del giorno che mi auguro il Governo vorrà tenere nella dovuta considerazione.

Ed infine consentitemi, onorevoli colleghi, alcune considerazioni per il settore dei trasporti aerei. Il trasferimento dell'aviazione civile dal Ministero della difesa al Ministero dei trasporti rappresenta un passo assai importante per il necessario potenziamento dei servizi aerei. In tal campo la città di Torino, antesignana con la linea di idrovolanti sino a Venezia e nel campo costruttivo dei veicoli, si è preoccupata di poter disporre di un proprio aeroporto, che provvide a costruire a spese proprie e con appositi locali, caso forse unico in Italia. Tale aeroporto, ubicato nelle immediate vicinanze della città, in felicissima posizione meteorologica, è pienamente attrezzato ed efficiente, appartiene alla classe A (la massima) e risulta idoneo a ricevere velivoli di qualsiasi tipo.

Purtroppo, a tali sacrifici finanziari ed alle aspettative dei torinesi non vi è stata corresponsione da parte degli organi responsabili. Infatti, a tutt'oggi, tre sole linee fanno scalo in detto aeroporto: quella di Roma, con una coppia prolungata a Napoli, quella di Parigi e quella trisettimanale di Londra, non tenendo conto del collegamento con Milano.

Le necessità economiche e sociali di una grande città quale è Torino, nel suo presente e nel suo prossimo e lontano divenire, nonché della sua zona di influenza, impongono da parte del Ministero dei trasporti, che ora ha esteso la sua competenza all'aviazione civile, il riesame dell'accennata situazione.

La Compagnia nazionale, alla quale gli Enti torinesi hanno versato e versano tuttora notevoli contributi, dovrà provvedere a intensificare i voli sulle linee in esercizio e ad istituire nuove linee che colleghino questa grande città almeno ai più importanti centri delle regioni d'Italia più lontane, nonché ai Paesi europei e del bacino mediterraneo, verso i quali esistono forti correnti di traffico non servite a sufficienza dai mezzi di trasporto tradizionali, in attesa di giungere a collegamenti intercontinentali.

Nuovi collegamenti si presentano urgenti almeno con le Puglie, la Sicilia e la Sardegna, nonché con i principali aeroporti della Svizzera e della Germania (Zurigo e Francoforte). Qualora la Compagnia nazionale non intenda provvedere alle linee internazionali, dovrà essere dato corso alle richieste che pervengono da compagnie estere, mai accolte sinora, eccezion fatta per la linea di Londra della B.E.A.

Per finire, due punti facilmente attuabili potrebbero influire sostanzialmente sullo sviluppo dell'attività aeroportuale torinese:

1) incremento del traffico, attraverso la effettuazione di scali di transito, di alcune delle linee di collegamento fra la Capitale e l'Europa del Nord, facenti attualmente scalo sugli aeroporti milanesi;

2) adeguamento del sussidio che il Ministero della difesa aveva istituito a favore dell'aeroporto di Torino allorché aveva richiesto ed ottenuto l'estensione dell'ora-

rio di apertura dell'aeroporto per l'intera giornata (ore 24), proprio per far fronte a qualsiasi eventualità o contingenza si fosse manifestata nella zona o negli aeroporti vicini.

I 25 milioni concessi dieci anni or sono sono assolutamente inadeguati all'enorme aumento dei costi e delle spese, sì che il bilancio della Società di gestione ne subisce annualmente le conseguenze, a danno delle proprie necessità di sviluppo.

Mi auguro che i problemi che ho sottoposto all'attenzione del Governo, alcuni dei quali ormai indifferibili, possano trovare la attesa e sospirata soluzione. (*Applausi dal centro-destra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Caron. Ne ha facoltà.

C A R O N . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, da quattro anni non prendevo la parola al Senato, a causa dei miei impegni a Bruxelles alla Comunità economica europea, e devo confessare che provo oggi una certa emozione nel riprenderla, per quanto veterano di questa Aula.

Parlerò soprattutto con lo spirito di chi cerca di portare il proprio modesto contributo su di un argomento di estrema importanza, quale è quello dei trasporti.

Avrei voluto, letta la pregevole relazione del collega De Unterrichter, al quale vanno le mie felicitazioni, parlare più ampiamente su questo problema. Ben a ragione, poco fa, il collega Lombardi affermava come sia necessario che uno Stato moderno si occupi di questo settore, con chiarezza di idee e lungimiranza. Mi auguro perciò che non si debbano più strozzare le discussioni in questa maniera (anche se ciò si fa per ragioni troppo note, delle quali non ha colpa certamente il Governo attuale) ma si torni a dibattere, in quest'Aula e in quella della Camera dei deputati, ampiamente questo problema dei trasporti, che condiziona in maniera tanto evidente la vita del nostro Paese.

Io quindi, più che trattare a fondo, sfiorerò alcuni argomenti.

Vorrei dire innanzitutto una parola sulle Ferrovie dello Stato. Mi pare ci si possa compiacere che nella passata legislatura siano stati dati i fondi più urgenti e più necessari da spendere in un primo quinquennio.

Mi auguro, e l'augurio è certo di tutti gli italiani, che i soldi vengano spesi bene, per i problemi essenziali, e tra essi ricorderei quello del parco vetture, ormai manifestamente insufficiente per poter mantenere quella tradizione di buona amministrazione che è propria dell'Azienda ferroviaria.

Penso però sia necessario che l'Amministrazione, alla fine del quinquennio, dia una relazione al Parlamento, nella quale siano chiaramente indicate le difficoltà che certamente si saranno incontrate lungo questo periodo di tempo, i ritardi riscontrati, le disfunzioni nel programma.

Ho la sensazione, infatti, e per ora non esplicito il mio pensiero, che qualche cosa forse non andrà di questo programma; e non alludo solo ai prezzi in aumento che certamente impediranno di raggiungere tutte le mete fissate, per cui occorrerà riconsiderare la seconda parte del Piano decennale.

Reputo opportuno fin da ora sottolineare altresì che le Ferrovie dello Stato, smentendo le previsioni di osservatori superficiali o pessimisti, hanno dimostrato che la loro funzione, nelle medie e nelle lunghe distanze, se non nelle lunghissime, è insostituibile. Non tedio certo il Senato con cifre, ma credo di poter dire che a fatica si fa fronte alle richieste dei viaggiatori e delle merci, per cui non è azzardato pensare e chiedere consapevolmente, oltre a programmi sempre più adeguati e lungimiranti, molti più mezzi del previsto.

Un problema è stato toccato dall'onorevole relatore, che non mi ha del tutto convinto nella soluzione preconizzata. Si tratta del problema dell'autonomia dell'Azienda ferroviaria.

Se si tratta di autonomia di decisioni tecniche, di una condotta tecnico-amministrativa dell'Azienda, sono assolutamente d'accordo. A questo proposito non sarà mai abbastanza deprecato il sistema delle influenze politiche, direi meglio di campanile, che molto spesso turbano una buona condotta

tecnica ed economica delle ferrovie. Ma se si tratta di pensare ad un'autonomia totale, che porti addirittura, come vedo scritto, ad un Consiglio di amministrazione con un presidente diverso dal Ministro, allora le mie perplessità diventano molto serie.

In buona sostanza penso che, con correzioni all'attuale struttura, le Ferrovie dello Stato possano compiere la loro attività al servizio del Paese in modo egregio, senza i gravi turbamenti che accompagnano sempre le riforme drastiche.

Restando all'Amministrazione il compito di dirigere in via veramente autonoma sul piano tecnico ed amministrativo le ferrovie, rimanendo al Consiglio d'amministrazione il compito di organo consultivo con pareri non vincolanti per il Ministro, io penso che quest'ultimo debba dare le grandi direttive politiche.

A proposito di direttive, viene subito alla mente un altro problema: quello dei trasporti su strada.

Vogliamo continuare come siamo andati avanti fino ad oggi o vogliamo decidere quale Ministero ha in Italia la vera competenza di una politica dei trasporti su strada?

Accenno soltanto a questo problema per essere breve; del resto ne ha già parlato egregiamente il collega Lombardi che mi trova pienamente d'accordo sul suo punto di vista.

Un Ministro recentemente ha parlato della utilità di costituire nuovi Ministeri; io sono dell'opinione esattamente contraria.

L'esperienza deve dettare una concentrazione delle attuali competenze ministeriali, troppo disperse e spesso contrastanti, per arrivare ad una razionalizzazione dell'Amministrazione dello Stato. Ma quando parliamo delle prospettive e dell'avvenire delle ferrovie e delle strade, ora manifestamente complementari e non concorrenti (finalmente da parte dei competenti non si parla più della battaglia tra strada e rotaia), bisogna riferirsi ad un nuovo dato: quello dell'inserimento del nostro Paese nella più vasta zona della Comunità dei Sei.

Il trasporto influisce sul progresso economico, e questo a sua volta determina ulteriore domanda di trasporto. La realizzazione

progressiva del Mercato comune avrà quindi dei benefici effetti sul volume dei traffici sia per strada ferrata che per strada ordinaria, e le nostre direttive politiche debbono sin d'ora tener conto di questa realizzazione. E se è comprensibile che nel settore privato qualcuno esiti ancora ad affrontare le fatiche ed i rischi insiti nella modificazione di un ordine interno in funzione di una politica comune europea, i responsabili dello Stato italiano, i Ministri, il Governo nel suo complesso, il Parlamento, i funzionari direttivi, a questa realtà debbono adeguare il loro pensiero e la loro azione.

L'augurio di chi, come me, ha lavorato per 4 anni in campo comunitario, e con non lievi responsabilità, è che questa necessità di adeguare direttive e strumenti di una politica dei trasporti a quelle linee maestre che già sono state tracciate a Bruxelles sia sempre più sentita, inducendo anche, se occorrerà, a modificarle e a migliorarle.

E vengo, signor Presidente, al settore che più mi è consentaneo per l'interesse che ad esso ho sempre portato e che mi vuole quasi tradizionale interlocutore, un tempo sul bilancio della Difesa ed ora, per la prima volta, su quello dei Trasporti: l'aviazione civile.

Ne parlo anche perchè, a distanza di tempo dal giorno in cui lasciai l'Amministrazione dell'aviazione civile, nel febbraio 1959, molte cose sono cambiate, molto cammino sulla via del progresso si è fatto, anche se — a causa purtroppo della imperfezione propria degli uomini — moltissimo resta ancora da fare.

Innanzitutto mi corre l'obbligo di constatare che la passata legislatura ha dato soluzione ad un problema che era maturo da tempo. Non posso qui non ricordare le difficoltà superate, le battaglie sostenute nel segno di una fiducia piena nello sviluppo del mezzo aereo e nella giustizia della causa: la separazione dell'Aviazione civile da quella militare. I vecchi colleghi — ce ne sono ancora qui presenti che mi fanno l'onore, e sono loro grato, di ascoltare queste mie parole — ricordano certo come io avessi impostato il problema e quale tipo di soluzione avessi pensato di dare. « La enucleazione in via fisiologica — dicevo in un mio discor-

so — dal Ministero della difesa dell'aviazione civile, da organizzarsi in un'amministrazione autonoma con proprio bilancio e competenze piene su tutti i settori della aviazione civile ».

Il mio pensiero si appoggiava non tanto e non solo su una personale intuizione o su una piena conoscenza del problema, ma alle conclusioni di quella Commissione di indagine e di studio sui problemi dell'aviazione civile che ebbi l'alto onore ed il privilegio di presiedere nei lontani 1951 e 1952. Queste conclusioni, frutto di un'indagine veramente esemplare, di uno studio accurato e profondo di parlamentari, di tecnici, militari e civili, hanno ancor oggi il pregio della freschezza ed il raro conforto del verificarsi quasi puntuale delle loro previsioni.

Ma nella passata legislatura si è presa una decisione che si è concretata nella legge 30 gennaio 1963, n. 141, entrata in vigore il 5 giugno di quest'anno.

Lungi da me l'idea di pormi sul piano della critica, anche se è evidente, da quello che ho detto prima, il mio personale dissenso sulla soluzione adottata, soprattutto perchè non si è dato il tempo necessario per un sano distacco dall'aviazione militare, e non si è sufficientemente riconosciuta la necessità di un'amministrazione autonoma prima del passaggio al Ministero dei trasporti. Riconosco ben volentieri, ciò nonostante, che un enorme passo è stato compiuto, e lealmente mi felicito con chi ha operato per il raggiungimento di questo risultato.

Ma ora bisogna cominciare ad applicare la legge, e soprattutto ad applicarla più che nella sua lettera, direi, nel suo spirito. Intendo perciò richiamare l'attenzione dell'onorevole Ministro, e dei suoi consiglieri in particolare, su alcuni punti della legge.

In primis, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, attraverso il nuovo Ispettorato, vede devoluti a sè tutti i compiti — dice testualmente la legge — e le attribuzioni esercitati dal Ministero della difesa in materia di aviazione civile, nonchè tutte le competenze attribuite dal Codice della navigazione al Ministero dell'aeronautica.

Questi compiti, che mi guardo bene in questa tarda serata di elencare, sono estre-

mamente importanti, numerosi, essenziali, e diventeranno fatalmente sempre più vasti.

Da qui la necessità di personale qualificato e sufficiente per l'Ispettorato e di fondi.

Qualche maligno dirà che io dimenticavo, quando parlavo a favore del distacco dell'aviazione civile, questi problemi del personale e dei fondi. Non è vero. Vorrei rimandare questi miei critici (ve ne erano prima, e li risentirò subito dopo queste mie parole) ai miei discorsi stampati. Sono tanti che ne ho fatto addirittura un volume.

Occorre ora provvedere, di intesa con il Ministero competente, quello della pubblica istruzione, a preparare questo personale, questi funzionari attraverso scuole di ogni grado. Gli istituti professionali, o alcuni di essi, debbono avere una branca per la specializzazione aeronautica che va dai motoristi ai tecnici elettronici, dai radioperatori ai regolatori del traffico, dai direttori d'aeroporto agli addetti d'ogni genere.

L'aviazione militare, alla quale è sempre andato, e va anche oggi il mio riconoscimento per quanto ha fatto per l'aviazione civile, forniva anche all'Amministrazione centrale degli uomini in buona parte preparati. Per l'avvenire forse non sarà più così, ma una nuova carriera si apre e ad essa, attraverso scuole e università, dovranno pervenire giovani idonei e preparati.

È quindi un compito di studi e di provvedimenti programmati quello che si apre per l'Ispettorato dell'aviazione civile, per il suo direttore generale, e per il Ministro che oggi ha la responsabilità politica del settore. È perciò che nel prossimo Gabinetto io auspico vi sia un Sottosegretario, che collabori direttamente col Ministro — il quale solo, naturalmente, ha la responsabilità politica — per curare più da vicino e con continuità l'aviazione civile, ultima arrivata al Ministero dei trasporti, con attrezzature modeste e con cifre in bilancio che non esito definire assolutamente insufficienti.

Non si può certamente pensare di potenziare l'aviazione civile con gli stanziamenti in bilancio. È anacronistico ed è (ciò che più conta) contro l'interesse del Paese. Mi dicono che il Ministro del turismo ripeta spesso che il suo Ministero è paragonabile, in

gergo sportivo, ad una squadra di serie B in relazione al poco interesse che il problema sembra suscitare ed ai fondi assegnati. Penso che l'Ispettorato dell'aviazione civile possa allora essere paragonato, tutto al più, ad una squadra di *boys*! Se questa poca sensibilità per i problemi del turismo è un grande male (e non apro un discorso sul quale abbiamo avuto recenti autorevoli interventi al Senato), male sarebbe anche se per l'aviazione civile il Ministro preposto non esigesse fin da ora l'inversione della tendenza alla trascuratezza ed alla poca o superficiale conoscenza del problema.

L'aviazione civile, per le sue utilità dirette e indirette, è un formidabile strumento di progresso economico del Paese. Un'aviazione attrezzata modernamente costituisce oggi, per uno Stato moderno, lo stesso fondamentale strumento di affermazione politica ed economica rappresentato nei secoli scorsi dai grandi servizi marittimi. Essa costituisce un nucleo vivente di un ramo di industria destinato ad un avvenire che ormai tutti possiamo dichiarare tranquillamente sicuro. Così fu 100 anni fa, onorevole Corbellini, per la strada ferrata e la marineria a vapore; così tornò ad essere, 60 anni addietro, per l'automobile. Ma voglio aggiungere altre considerazioni che si possono leggere nelle conclusioni dell'inchiesta che ho prima citato.

La grande rapidità del mezzo di trasporto aereo fa oggi di esso il sistema di comunicazione con l'estero per eccellenza; e sono concordi i tecnici sull'avviso che il trasporto aereo prevarrà per passeggeri (del resto lo Atlantico ne dà già la prova) sopra gli altri sistemi. Il fondamento di queste previsioni lo si scorge già nelle statistiche del movimento aereo nel mondo e anche nel nostro Paese.

L'aereo è e resterà il solo mezzo che possa permettere di effettuare in una stessa giornata viaggi di andata e di ritorno fra i centri più lontani della Penisola, fra il Nord e il Sud, fra la Penisola e le Isole e fra le Isole tra loro, e quello che permetterà di realizzare un servizio di posta aerea con recapito nella stessa giornata della corrispondenza.

Nell'attuale situazione di fatto, caratterizzata all'interno da un trattamento, che non

può essere certo chiamato «contemperato», dei vari sistemi di trasporto, e all'estero da un'accentuata politica protezionistica dei vari Stati, non esclusa l'America, in favore delle rispettive compagnie di bandiera, l'iniziativa privata ha dimostrato di non poter affrontare l'onere e la responsabilità del potenziamento di questo settore dei trasporti. La pesante situazione del credito, l'entità degli investimenti, l'alea della remunerazione del capitale, portano alla conclusione che l'auspicato potenziamento di questo ramo dei trasporti non possa realizzarsi senza un adeguato intervento dello Stato.

La logicità di un intervento dello Stato in questo settore deriva dagli stessi motivi per i quali lo Stato medesimo, a mezzo di leggi, regolamenti, tariffe, concessioni e sovvenzioni e altresì di dirette iniziative, è intervenuto e continua ad intervenire a favore dei trasporti terrestri e marittimi nazionali. Ma lo Stato è sicuro anche di fare un buon affare. Secondo una stima della Banca d'Italia, l'apporto valutario della flotta aerea italiana per il trasporto passeggeri stranieri è risultato nel 1959 di 36,8 milioni di dollari; nel 1960 di 49,6; nel 1962 di 62,1. E secondo stime del tutto attendibili sarà quest'anno, 1963, di oltre 100 milioni di dollari.

Il risparmio di valuta per merci importate è aumentato a sua volta da circa 5 milioni di dollari nel 1959 ai 10 circa che raggiungeremo nell'anno in corso. Il risparmio in valuta per i passeggeri italiani è aumentato dai 13,5 milioni di dollari del 1959, ai 30 circa di quest'anno.

Questo accenno all'utilità valutaria dell'aviazione civile mi permette di congratularmi, pubblicamente, in quest'Aula, con i dirigenti della nostra compagnia nazionale, l'Alitalia.

Oggi è con compiacimento che gli italiani possono vedere all'ottavo posto delle compagnie del mondo la nostra compagnia nazionale.

Si pensi che quando, sei anni fa, si procedette alla fusione della L.A.I. con l'Alitalia (e non posso dimenticare che essa fu voluta da tre senatori, il defunto Presidente del Consiglio Zoli, il ministro Bo e chi ha l'onore di parlare), il totale dei passeggeri traspor-

tati dalle due linee nel 1957 era di 222 mila unità circa. Nel 1962 esso fu di 2 milioni e 77.071. Dei 222 mila passeggeri del 1957, 187 mila riguardavano il settore nazionale. Oggi, sui 2 milioni circa di passeggeri, 918 mila riguardano il settore nazionale.

L'Alitalia, potenziata in tutti i suoi settori, ha oggi 8 mila dipendenti contro i 3 mila delle due compagnie dell'epoca.

L'aviazione è quindi anche un buon affare per il popolo italiano, in particolare per l'apporto che essa dà al turismo, ma il suo sviluppo ha bisogno di un programma chiaro, ben articolato, di mezzi adeguati, di uomini preparati.

Dobbiamo essere grati all'onorevole relatore per aver indicato i capitoli principali di questa « programmazione ».

La Direzione dell'aviazione civile, a quanto mi consta, ha formulato un programma dettagliato e cifrato.

Occorre ora, onorevoli colleghi, che il Parlamento, soprattutto il Senato che ha una particolare sensibilità per questo problema, perchè il primo ordine del giorno a favore dell'aviazione civile, nel 1948, fu proprio votato all'unanimità dal Senato, da tutti i suoi gruppi politici, occorre ora, ripeto, che il Parlamento stimoli il Governo a considerare l'aviazione civile per quello che è, per quello che vale, per quello che sarà. Ed è venuto anche il momento di dire come occorra realizzare un piano anche di linee interne per il nostro Paese più razionale e più esteso dell'attuale. La mia tendenza, in questo settore, è di affidarne la gestione non alla compagnia nazionale, già sufficientemente caricata di oneri e responsabilità, ma ad altra compagnia; ma non vedrei difficoltà ad una partecipazione azionaria dell'I.R.I. o della stessa compagnia Alitalia.

Questo accenno un po' diffuso sulla Compagnia nazionale, che ho fatto perchè sento profondamente come sia necessario che si ricordino questi dati e questi fatti, mi permette anche di dire una parola di compiacimento alle altre Compagnie che si sono costituite e che sono state citate dall'onorevole De Unterrichter nella sua relazione. Ad esse va tutta la nostra simpatia per i risultati raggiunti e soprattutto per le speranze che

alimentano; ad esse debbono essere dati i mezzi necessari per lo sviluppo di un settore che non è certamente meno importante per lo sviluppo economico del Paese.

Ma la legge che istituisce l'Ispettorato dell'aviazione civile prevede anche, e credo saggiamente, un organo consultivo il cui parere è obbligatorio in talune materie. Una di queste è appunto la programmazione degli investimenti e lo sviluppo poliennale.

Il Consiglio superiore dell'aviazione va quindi costituito, e tutti i cittadini pensosi del bene comune debbono augurarsi che il Ministro proponente, quello dei trasporti e dell'aviazione civile, abbia la mano felice nella scelta dei suoi componenti e specialmente del suo Presidente. Ho molto rispetto per gli anziani, non fosse altro perchè anche io non sono più giovane, ma l'aviazione civile è un mondo in tale rapida evoluzione, e così dinamico, da richiedere forze giovani, energiche, capaci, soprattutto capaci per esperienze vissute, per prove date, per l'indirizzo del loro pensiero. Se è vero che i pareri non sono vincolanti, specie in questo delicatissimo momento, il consiglio di competenti saggi ed equilibrati può essere di prezioso ausilio al Ministro.

Il coordinamento, poi, con i servizi che sono rimasti all'aviazione militare, in particolare quello delle telecomunicazioni ed assistenza al volo, richiedono molta attenzione: anche qui la scelta degli uomini sarà determinante per creare quel clima di comprensione delle reciproche necessità e di mutua collaborazione che appare indispensabile.

L'Italia non ha voluto partecipare all'Eurocontrol; ne era stata con me, allora Sottosegretario, l'iniziatrice. Non riapro una polemica: solo mi auguro che il nostro Paese si adegui, ciò nonostante, in tutto e per tutto a quanto fanno gli altri, e spero nel gran medico, il tempo, per rimediare a quello che io considero essere stato un errore.

Occorre però dire con responsabile chiarezza che, pur essendosi verificati dei miglioramenti in questo delicato settore dell'assistenza al volo, siamo ancora lontani da quanto si è fatto e si fa altrove. E ciò, dico

subito perchè non ci siano equivoci, solo per mancanza di mezzi.

Il 1970 non è poi così lontano, e la comparsa del « supersonico » porrà per l'assistenza al volo, che sarà certamente per voli con ogni tempo, e per le infrastrutture, grossi problemi che vanno fin da oggi impostati e risolti. Tra essi non possiamo dimenticare quello delle strade di accesso agli aeroporti, citato dal relatore a giusto titolo, e lo ringrazio.

Chi, come me, ha vissuto le ansie per le nostre infrastrutture all'apparizione nelle piste di tutto il mondo dei « jet », non può che augurare che il Ministro dell'epoca veda risolti tutti i problemi, che solo fugacemente ho tratteggiato, per l'epoca dei « supersonici ».

Come gli onorevoli colleghi vedono, solo questi accenni poveri e scarni bastano a sottolineare l'importanza che, in una necessaria ed auspicabile programmazione, lo Stato deve dare al settore dei trasporti. Essi debbono essere visti coordinatamente, tenendo presente che ciascuno di essi non può prescindere dagli altri, in quanto non soddisfa mai da solo a tutte le esigenze della vita moderna.

Guai a lanciarsi, ad esempio, in massicci investimenti per elevare ulteriormente la velocità dei mezzi di superficie, quando l'aereo può battere tutti; ma ogni cura dovrà essere data ai collegamenti metropolitani, tra i centri delle città e le periferie e le città satelliti, dove invece l'aereo non serve.

È dunque necessario che, là dove l'utilità di un mezzo venga a flettersi o a cessare per ragioni economiche e tecniche, si stabilisca quale altro mezzo è di più utile impiego.

In questo senso lo Stato deve impostare e condurre la sua politica generale dei trasporti, partendo dal principio fondamentale dell'integrazione reciproca dei diversi sistemi in funzione della naturale sfera di azione di ognuno. Ecco quindi la necessità di unità di direttive e l'utilità di un grande Ministero dei trasporti che tutti li comprenda e che a tutti dia il posto dovuto. Ma allora occorre spingere l'organizzazione più a fondo riunendo veramente tutti i trasporti in un solo Dicastero.

In attesa di questo ideale, peraltro raggiunto dagli altri Stati, con tutti i benefici conseguenti, io vorrei pregare l'onorevole Ministro che non dimentichi l'ultima venuta, l'aviazione civile; e come in una famiglia all'ultimo arrivato dei figli vanno le simpatie e l'affetto anche dei fratelli maggiori, vada anche all'ala d'Italia ogni cura ed attenzione: cioè il personale qualificato ed i mezzi necessari.

Tutti gli italiani le saranno grati! (*Vivi applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Dichiaro chiusa la discussione generale, riservando la parola ai senatori Angelini Armando, Salerno e Carelli già iscritti a parlare.

Rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura della interpellanza pervenuta alla Presidenza.

S I M O N U C C I , *Segretario:*

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri, per sapere quale fondamento abbiano le notizie, riportate da numerosi organi di stampa, circa le riserve prudenziali che sarebbero state avanzate dal ministro Piccioni negli Stati Uniti sugli sviluppi distensivi dell'accordo di Mosca per la cessazione parziale degli esperimenti atomici.

Convinti che un tale atteggiamento di reticenza sarebbe in flagrante contrasto con la volontà distensiva reiteratamente affermata dal Presidente del Consiglio al Parlamento e con la stessa adesione dell'Italia al trattato, gli interpellanti chiedono che il Governo italiano agisca senza ambiguità e senza indugi per accelerare il processo di distensione che gli accordi di Mosca debbono logicamente avviare e prenda all'uopo le opportune iniziative (44).

SPANO, BUFALINI, MENCARAGLIA,
PALERMO

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

SIMONUCCI, Segretario:

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non ritenga giunto il momento di accertare i veri motivi che hanno impedito le riparazioni occorrenti al Ponte Flaminio di Roma, e nello stesso tempo hanno consentito di iniziare la costruzione di un nuovo ponte, per cui sono stati già erogati 400 milioni di lire.

Infatti dagli avvenimenti che si sono susseguiti risulta chiaro che, mentre in un primo tempo il ponte Flaminio è stato dichiarato pericolante ed irrecuperabile e quindi chiuso al traffico, causando del danno materiale e morale a decine di migliaia di cittadini, in un secondo tempo, quando cioè erano stati già iniziati i lavori per la costruzione del nuovo ponte, gli stessi tecnici hanno affermato che il ponte Flaminio non è più pericolante e che dopo alcune riparazioni potrà senz'altro essere riaperto al traffico cittadino.

Per conoscere, altresì, nel caso che precise responsabilità dovessero emergere, quali provvedimenti intenda prendere nei riguardi di coloro che per incompetenza, presunzione o altro avrebbero causato tanto disordine con conseguente sperpero del pubblico denaro (136).

DE LUCA Luca, MAMMUCARI

Al Ministro dell'industria e del commercio, per sapere se sia a conoscenza che l'Enel per allacciare alla rete elettrica 62 famiglie di coltivatori diretti e piccoli proprietari di una frazione collinare in comune di Meldola (Forlì), ha chiesto lire 34 milioni più I.G.E. ed il pagamento anticipato, non intendendo attendere le sovvenzioni statali previste dal « Piano Verde », anche se queste sono già state, in linea di massima, accordate ai coltivatori che ne hanno fatto richiesta in forma associata.

Come intenda intervenire perchè l'Enel, ente di Stato, favorisca l'elettrificazione delle campagne, anzichè ostacolarla con gli alti costi (137).

FARNETI Ariella

Al Ministro della pubblica istruzione, per conoscere quali provvedimenti abbia preso od intenda prendere, per evitare in qualche modo il danno di numerosi insegnanti obbligati di autorità ad assumere senza loro preventivo consenso determinate sedi (138) (già svolta nella seduta antimeridiana odierna).

MERLIN

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere se, in relazione alle risultanze dei concorsi per professori di ruolo in atto a sensi e per gli effetti della legge n. 831 del 28 luglio 1961, per cui le comunicazioni di nomina e le assegnazioni di sede sono giunte e stanno arrivando impreviste agli interessati, arrecando loro grave disagio per dovere, talora, raggiungere sedi lontane, tali da comportare distacchi dalla famiglia con sfavorevoli varie conseguenze, per cui molti si vedono costretti a rinunciare alla nomina stessa, non ritenga necessario adottare, con urgenza, ogni più opportuno provvedimento del caso, di soddisfazione per gli interessati, tale da assicurare il buon andamento della scuola, onde evitare che, ad accettazioni, fatte per stato di necessità, seguano rinunce, domande di aspettativa, di congedo, assenze e, quindi, sostituzioni e, così:

dare corso alle sistemazioni nei confronti dei docenti che manifestino il loro gradimento;

mantenere gli altri vincitori, nominati in ruolo, nelle sedi attuali per il prossimo anno scolastico 1963-64, durante il quale sarà agevole trovare confacenti sistemazioni (139) (già svolta nella seduta antimeridiana odierna).

VERONESI, ALCIDI BOCCACCI REZZA
Lea, TRIMARCHI

Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali, per conoscere quali impegni assumono per garantire la costruzione a Firenze del nuovo stabilimento per la produzione di materiale elettronico, costruzione che fu formalmente promessa dalla Direzione dell'IRI e dal Governo al momento della chiusura della vertenza sindacale FIVRE, quattro mesi or sono (140).

CERRETI, BITOSI, FABIANI

Al Ministro della sanità, per conoscere a che punto è l'organizzazione per l'applicazione estensiva e gratuita della vaccinazione antipoliomielitica con virus vivente attenuato secondo Sabin, in particolare per quanto concerne la predisposizione delle attrezzature e dei servizi necessari nonché delle operazioni di propaganda preparatoria, dato che l'andamento epidemiologico della poliomielite permane purtroppo stazionario nel nostro Paese e impone interventi rapidi e decisi.

Date anche le diffuse attese, si desidererebbe inoltre conoscere quando potrà avere pratico inizio questa prima auspicata campagna nazionale di vaccinazione col vaccino Sabin (141).

SAMEK LODOVICI, AJROLDI, RUSSO,
ZELIOLI LANZINI

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se la Commissione per l'adeguamento delle pensioni della previdenza marinara, composta da rappresentanti dei Ministeri del lavoro e della marina mercantile e dell'I.N.P.S., che avrebbe dovuto presentare le conclusioni entro il 31 marzo 1963 ha ultimato il suo lavoro;

ed in caso positivo quali proposte sono state avanzate e quando esse saranno attuate, tenendo presente che dette pensioni non sono state migliorate dal 1° gennaio 1958, per cui ogni ritardo, oltre a procurare sensibile danno agli interessati, aumenterebbe lo stato di disagio e creerebbe una ingiusta sperequazione con altre categorie di pen-

sionati che hanno già ottenuto miglioramenti (142).

PALERMO

Al Ministro della sanità, per conoscere se nel pubblico macello di Napoli sono osservate le più elementari norme igieniche e sanitarie. Si domanda cioè se detto macello è fornito delle adeguate attrezzature per l'afflusso e la conservazione delle carni e se sono salvaguardate per lo meno le norme di igiene generale (pavimentazione idonea, scolo delle acque di lavaggio, gabinetti di decenza, eccetera).

L'interrogante chiede inoltre che venga disposta dall'onorevole Ministro una tempestiva ispezione sanitaria, allo scopo di accertare non solo le deficienze su elencate, ma anche se tutto il personale addetto al macello è in possesso della relativa tessera sanitaria e se fu richiesto il parere del Veterinario provinciale, prima della delibera comunale, come per legge (143).

CHIARIELLO

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, per sapere se non ritenga necessario intervenire affinché la ditta Fiaschetti, concessionaria del servizio di autolinea fra il centro urbano e lo scalo ferroviario del Comune di Morolo, sia indotta a rilasciare gli abbonamenti ai viaggiatori che li richiedono e, soprattutto, ad effettuare tutte le corse in corrispondenza con i treni in transito anche nei giorni festivi, andando così incontro alle aspettative di circa 50 operai che giornalmente si servono della ferrovia per motivi di lavoro (512).

COMPAGNONI

Ai Ministri dei lavori pubblici, della marina mercantile, del turismo e dello spettacolo ed al Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per sapere quali provvedimenti abbiano adottato, o intendano adottare, per eliminare le gravi deficien-

ze del porto di Capri che, malgrado ripetuti progetti, sollecitazioni dell'Amministrazione comunale e della stampa, e recenti promesse, non ha ancora ottenuto lo stanziamento dei fondi necessari alla sistemazione e all'ampliamento, con grave danno per l'attività turistica dell'isola (513).

D'ERRICO

Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'interno e del turismo e dello spettacolo, per sapere quali provvedimenti intendano adottare per eliminare le concessioni delle cave di pietra sulla strada statale n. 145, segnata fra Vico Equense e Meta di Sorrento.

Tali cave rappresentano un imperdonabile deturpamento della più bella e frequentata costiera d'Italia ed un grave pericolo, sia per gli utenti di detta strada, sia per i bagnanti delle spiagge sottostanti, come le numerose, mortali disgrazie occorse anche di recente, stanno a dimostrare (514).

D'ERRICO

Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e delle finanze, per sapere quali provvedimenti, di carattere definitivo e non provvisorio, come la sospensione del pagamento di due rate delle imposte fondiari ottenuta in vista delle elezioni, siano stati adottati, o siano per essere adottati, per sollevare le condizioni degli agrumicoltori della penisola sorrentina e dell'agro stabiese, gravemente danneggiati, non solo per quest'anno, ma anche per gli anni prossimi, a causa delle gelate dell'inverno scorso (515).

D'ERRICO

Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere quali difficoltà sussistano per la liquidazione della pensione in convenzione italo-jugoslava in favore del signor Luigi Peteani, residente a Trieste ed usufruente della pensione di vecchiaia per assicurazione obbligatoria con libretto numero 2068952/V.O. L'interessato ha presentato la sua domanda all'I.N.P.S., sede pro-

vinciale di Trieste, in data 29 novembre 1960 (516).

VIDALI

Al Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere se non ritenga urgente l'emanazione di un decreto di legge che — tenuto conto dei gravi disastri provocati nella provincia di Trieste dall'alluvione del 4 settembre 1963 — dichiari l'esistenza del carattere di pubblica calamità per le zone colpite (517).

VIDALI

Al Ministro dei lavori pubblici, preso atto con soddisfazione dei notevoli lavori eseguiti, in questi ultimi anni, dall'A.N.A.S. al fine di trasformare la strada nazionale 18, d'itinerario internazionale, in arteria a scorrimento veloce, chiede di conoscere se non ritenga opportuno procedere, con ogni sollecitudine, al finanziamento delle altre varianti già da tempo previste dall'A.N.A.S. tra Praia a Mare ed Amantea.

L'interrogante chiede altresì di conoscere, specificamente, se i lavori relativi ai tratti: Cetraro-Intavolata (Acquappesa), Fuscaldo-Paola-San Lucido-Amantea, per alcuni dei quali esistono, da tempo, progetti esecutivi pronti e definiti, non siano da eseguirsi con assoluta priorità. E ciò sia per accogliere le legittime istanze dei Comuni interessati, recentemente rinnovate con unanimi ordini del giorno dei relativi Consigli, sia al fine di collegare, più rapidamente, i poli e le zone di sviluppo industriale del Tirreno Calabrese (Sant'Eufemia Lamezia, Scalea, Praia, Maratea, ove sono ubicati i più importanti stabilimenti industriali della Regione), sia per rendere integralmente operanti le varianti già realizzate tra Scalea-Cirella (Diamante), Cetraro Porto-Cetraro Marina, Guardia Piemontese Terme-Fuscaldo, Campora San Giovanni-Nocera Tirinese, la cui efficienza funzionale è attualmente gravemente compromessa dalla ritardata inserzione diretta dei nuovi tronchi nell'economia generale del traffico internazionale e nazionale lungo la strada statale n. 18 (518).

MILITERNI

Al Ministro dei lavori pubblici, premesso che la categoria dei geometri, dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, da anni dibatte il problema dell'adeguamento dei ruoli organici, della sistemazione giuridica del personale del ruolo aggiunto, del riconoscimento del carattere professionale della categoria, sintetizzando le richieste nei seguenti punti:

- 1) soppressione del ruolo aggiunto;
- 2) ampliamento del ruolo ordinario a 3.000 posti;
- 3) ricostruzione delle carriere del personale geometri con promozione di un grado per ciascun dipendente e successivamente in relazione sia all'avanzamento previsto dall'ordinamento giuridico, sia all'anzianità di servizio ed ai meriti conseguiti;

4) riconoscimento del carattere professionale della categoria;

che a data remotissima risale l'istituzione del ruolo geometri del Ministero dei lavori pubblici senza aver subito i necessari adeguamenti, per cui si verifica in generale un deplorabile stato di fatto che ha provocato per tutti un sensibilissimo arresto di carriera, cosicchè la maggior parte del personale geometri viene posto in quiescenza senza aver raggiunto il massimo della carriera ed anzi ai primissimi gradi della stessa (IX od VIII anzichè VI);

che per le altre categorie similari del Ministero o di altro Dicastero, non si manifesta lo stesso inconveniente: vuoi perchè beneficino di successivi ampliamenti degli organici, vuoi perchè non risultò necessario provvedere a ragguardevoli assunzioni, vuoi perchè vengono disertati i concorsi di prima assunzione (ingegneri - architetti);

che per la maggiore parte dei dipendenti di altri Dicasteri è già stato provveduto all'assorbimento negli organici (maestri - ferrovieri - cancellieri, eccetera) ed in particolare geometri dell'A.N.A.S. (legge 7 febbraio 1961, n. 59);

che è rimasto pressochè il solo Ministero dei lavori pubblici a conservare i ruoli ag-

giunti, senza dar fino ad ora organica sistemazione alla cosa;

che lo stato di disagio, che questa categoria avverte da tempo, ha portato gli interessati ad una agitazione sindacale in questi giorni,

l'interrogante chiede al Ministro quali provvedimenti si intendono adottare per dare soluzione al problema e quindi serenità alla benemerita categoria dei geometri dipendenti del Ministero (519).

DI PRISCO

Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro della sanità, per sapere se siano a conoscenza dello stato di allarme che si è venuto a determinare nel personale dell'Istituto ortopedico chirurgico « G. Testa » a seguito dello sviluppo industriale di Taranto nella zona in cui sorge il complesso ospedaliero, allarme che si è notevolmente accentuato in questi ultimi giorni in conseguenza dell'inizio dei lavori di impianto da parte della Società petrolifera SHELL nella zona immediatamente antistante l'Ospedale stesso, che ricovera oltre 300 malati ed ha alle dipendenze oltre 150 lavoratori.

L'interrogante chiede ancora di sapere se siano state vagliate dagli Organi competenti, al rilascio della necessaria autorizzazione all'impianto di tali attrezzature (fumaioli, scarichi, condutture), le conseguenze provocate da tali particolari attrezzature, il cui funzionamento comporta inevitabilmente l'inquinamento dell'aria circostante.

L'interrogante chiede, infine, di sapere se i Ministri interrogati non ritengano di intervenire tempestivamente perchè le suddette attrezzature vengano sistemate in punti più opportuni in relazione ai venti predominanti nella zona e ad una distanza la più lontana possibile dal complesso ospedaliero, e ciò allo scopo di consentire per l'avvenire, al lume delle leggi sanitarie, la coesistenza nella zona stessa e del complesso industriale e della Casa di cura (520).

GIANCANE

Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro senza portafoglio per la riforma

della pubblica amministrazione ed al Ministro della difesa, per sapere se e quali iniziative abbiano adottato o intendano adottare, ciascuno per la parte di propria competenza, per adeguare la vecchia legislazione in materia di risarcimento del danno derivato da infermità contratta in servizio ai dipendenti dello Stato, ivi compresi i militari di ogni arma e grado, in base a quanto stabilito dalla sentenza della Corte costituzionale del 23 gennaio 1962 che ha dichiarato incostituzionali i decreti-legge 21 ottobre 1915, n. 1558, e 6 febbraio 1936, n. 313.

L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere se i Ministri competenti intendano estendere il beneficio del risarcimento del danno anche a coloro che abbiano subito tale danno antecedentemente al 23 gennaio 1962 (521).

GIANCANE

Al Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, sulle manifestazioni — si pratterà anche un pubblico digiuno — che si preparano per la fine dell'ottobre e per i primi del novembre 1963 a Roccamena (provincia di Palermo) allo scopo di attirare l'attenzione dei pubblici poteri circa la costruzione della diga Bruca, presso Roccamena-Corleone, che può irrigare circa 15.000 ettari di terreno oggi arido. Per il convegno tenutosi nell'aprile del 1962 a Roccamena, lo stesso Presidente del Comitato dei ministri aveva espresso il proprio compiacimento ed assicurato il suo intervento per favorire il buon esito della iniziativa democratica. Ma finora le aspettative della popolazione interessata sono state deluse, tanto più che si è creata la convinzione che fondi stanziati per la diga siano stati distolti per altri obiettivi durante l'ultima campagna elettorale politica. Chiede se il Presidente del Comitato dei ministri non ritenga opportuno intervenire per imporre l'autorità della propria parola spesa a far sì che la sua sollecita azione ottenga fin d'ora i risultati che si propongono le manifestazioni annunziate, facendo quindi assumere a queste altro carattere e altri obiettivi, senza le privazioni e i sacrifici gravi

che i pacifici dimostranti sono sicuramente decisi ad affrontare (522).

LUSSU

Al Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, per conoscere le ragioni per le quali non sono state ancora costruite le condotte adduttrici secondarie dell'acquedotto dell'Alto Savuto, necessarie per portare acqua ai numerosi villaggi (S. Bernardo, Praticello, Passaggio, Romano superiore, Tomaini, Casenove, Paoli, Cerrisi, Adami, Rizzi, Ursi, Andrea Perri, Stocchi, Liardi), che nel loro complesso formano il Comune di Decollatura, pur essendo stato completato il terzo ed il quarto lotto di detto acquedotto, che, diramandosi dal partitore generale, raggiunge i territori dei vari Comuni, fra i quali Decollatura (523).

GIGLIOTTI

Al Ministro della pubblica istruzione, premesso che le gelate dell'inverno 1963 e l'usura del tempo hanno prodotto danni e distruzioni ingenti ai monumenti dell'antica Roma (Fori, Colosseo, Mura Aureliane, Acquedotti romani, Ostia antica, Museo delle Navi di Nemi, eccetera) e che il Comune di Roma non ha possibilità finanziarie per affrontare la spesa occorrente per i non più dilazionabili restauri, necessari onde evitare l'aggravamento dei danni stessi (vedi, per dettagliate notizie, l'inchiesta pubblicata dalla rivista « Capitolium » del giugno 1963), l'interrogante chiede di conoscere se il Ministero della pubblica istruzione intende provvedere, con il proprio bilancio, ai lavori occorrenti ed alla impermeabilizzazione completa di tutte le parti scoperte dei monumenti romani (524).

GIGLIOTTI

Al Ministro delle finanze, per conoscere:

a) qual è il *deficit* che, nel loro complesso, hanno presentato nell'anno 1962 i bilanci preventivi dei Comuni della Repubblica, sia per quanto riguarda i bilanci ordinari che quelli straordinari;

b) quanti sono i Comuni che nel 1962 hanno avuto bilanci in pareggio e quanti in deficit;

c) quali sono per il 1963 le previsioni sia per i bilanci ordinari che per quelli straordinari;

d) quali sono gli intendimenti del Governo per ottenere il risanamento delle finanze comunali (525).

GIGLIOTTI

Al Ministro della pubblica istruzione, per sapere perchè — in contrasto con le disposizioni della legge 3 febbraio 1963, n. 72, relativa all'istituzione di un ruolo speciale per l'insegnamento nelle scuole elementari carcerarie, e più specificatamente con quelle del 2° comma dell'articolo 2, che statuiscono doversi a tali insegnanti il trattamento economico e giuridico previsto in favore degli insegnanti elementari di ruolo organico normale — abbia disposto, con circolare del 21 settembre 1963, che agli insegnanti fuori ruolo delle scuole carcerarie, incaricati per l'anno scolastico 1963-64, venga corrisposto un trattamento pari ai 3/5 di quello previsto dalla legge e per il solo periodo che va dal 1° ottobre 1963 al 31 luglio 1964, senza diritto alla retribuzione estiva (526).

GRIMALDI, BARBARO

Al Ministro dei lavori pubblici, per conoscere quale posizione intenda assumere e quali provvedimenti voglia adottare in ordine alla proclamazione odierna di sciopero nazionale ad oltranza dell'Associazione nazionale geometri del Corpo del Genio civile.

Constatato lo stato di disagio della categoria, che giustamente rivendica l'allineamento dei geometri del Genio civile alle consimili categorie impiegatizie dello Stato, mediante precisa e concreta articolazione legislativa, chiedono gli interroganti se, in dipendenza delle indiscusse benemerite acquisite da tale categoria in tutti i settori (come comprovano le voluminose attestazioni

in possesso degli Enti locali), non sia da ritenersi indilazionabile — a distanza di oltre due anni dalle istanze invano sottoposte all'attenzione degli organi responsabili del suo Ministero e sempre disattese — la ripresa del dialogo per una doverosa composizione della vertenza a beneficio di tale categoria con il riconoscimento dei tre punti presentati nella circolare datata Firenze 18 settembre 1963 Prot. 2210 (527).

MORINO, MAGLIANO Terenzio

Al Ministro dell'industria e del commercio, per sapere se è a sua conoscenza che da parte del Comune di Napoli si vuole — istituendo un Ufficio sanitario presso il macello di Napoli, in aggiunta a quello già esistente — restaurare metodi e sistemi in netto contrasto con la legge 25 marzo 1959, n. 125, sul libero commercio delle carni, specie per quanto riflette i nn. 1, 2, 9 e 11 di detta legge.

L'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti intende adottare per far rispettare dall'Amministrazione comunale di Napoli le disposizioni di legge (528).

CHIARIELLO

Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste, per sapere se risponde a verità il fatto che la Federazione italiana dei Consorzi agrari, che ha chiesto anche per la produzione 1963 la gestione dell'ammasso volontario del cotone nazionale, avrebbe manifestato, in sostanza, l'intenzione di assegnare la sgranatura del cotone dell'ammasso soltanto a quegli impianti esistenti che presentano alcune precise caratteristiche.

In caso affermativo, in considerazione della discriminazione che la cosa comporterebbe tra i vari opifici di sgranatura qualora essa non fosse giustificata nè dai prezzi praticati nè dalla qualità del prodotto lavorato, si chiede di sapere se e quali provvedimenti si intendono adottare al fine di ovviarvi (529).

CATALDO

**Ordine del giorno
per la seduta di mercoledì 2 ottobre 1963**

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 2 ottobre, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'industria e del commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1963 al 30 giugno 1964 (47).

e dello svolgimento delle interpellanze:

MONTAGNANI MARELLI (MAMMUCARI, SECT). — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per sapere se, data la pesante polemica in corso nei confronti del C.N.E.N., non ritiene di esporre al Senato i programmi realizzati e quelli previsti dall'Ente in parola, nonchè i suoi metodi di gestione ed i relativi costi e se non considera necessario ed urgente patrocinare o far propria la proposta di costituzione di una Commissione parlamentare per il controllo permanente di tutto il settore della ricerca e dell'uso pacifico dell'energia nucleare, proposta presentata dagli interpellanti nel corso della seconda e terza legislatura e sempre respinta dalla maggioranza senza valide argomentazioni (32).

NENCIONI (BARBARO, CREMISINI, CROLLANZA, FERRETTI, FIORENTINO, FRANZA, GRAY, GRIMALDI, LATANZA, LESSONA, MOLTISANTI, PACE, PICARDO, PINNA, PONTE, TURCHI). — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'industria e del commercio.* — Con riferimento:

a) alla « sospensione dalle funzioni » disposta dal Ministro dell'industria del professore Felice Ippolito, segretario generale del Comitato nazionale per l'energia nucleare;

b) alla relazione di una commissione di senatori conseguente ad una inchiesta sull'attività del C.N.E.N., e sui rapporti giuridici e patrimoniali fra il segretario

generale professore Ippolito, la Società Archimedes ed altre società collegate, nonchè tra le Società Archimedes, Athena, Arion, Cogemi, S.D.D., Vitro, Anteo ed il C.N.E.N. stesso;

c) alla violazione dello spirito e della lettera della legge istitutiva dell'Enel da parte del Governo, che disponeva, adottando una decisione imposta dai quattro partiti componenti la maggioranza, la nomina del segretario generale professore Ippolito quale consigliere di amministrazione dell'Ente stesso, gli interpellanti chiedono di conoscere:

1) quando venne effettuata l'inchiesta da parte della Commissione ristretta di senatori democristiani;

2) a chi venne comunicata la relazione conclusiva dell'inchiesta;

3) per quali motivi i Governi succedutisi hanno mantenuto un complice silenzio e verso il Parlamento e verso la pubblica opinione;

4) se il Governo ritiene che la sistematica violazione di leggi dello Stato e la allegra finanza pubblica, retaggio della precedente formula di Governo, debbono continuare e rimanere costante prassi, malgrado le dichiarazioni programmatiche dell'attuale Governo e le perentorie ed ammonitrici affermazioni del Ministro del tesoro, in occasione della discussione dei bilanci finanziari;

5) se tale prassi, lesiva dell'equilibrio tra spese ed entrate, non sia il presupposto della fiducia che l'attuale Governo ha dichiarato di voler ristabilire nella pubblica e privata finanza e nella pubblica e privata economia;

6) quali provvedimenti intende adottare il Governo per ristabilire un clima di operosa, onesta, responsabile attività pubblica e per allontanare quel clima di ricatto politico, che favorisce malgrado le solenni promesse e premesse programmatiche, il sorgere e l'affermarsi di una classe di « mandarini dal miliardo facile » tanto incompetenti quanto presuntuosi, mentre mancano ferrovie, scuole, ospedali, strade e gli onesti servitori dello Stato ed i pensionati si nutrono di promesse (33).

e della interrogazione:

MONTAGNANI MARELLI. — *Al Ministro dell'industria e del commercio.* — Per sapere da parte di quale Autorità ed in base a quale norma di legge fu accordata ad una società privata, costituita da due gruppi monopolistici, l'autorizzazione ad importare ed installare a Trino Vercellese una centrale nucleare e per sapere inoltre quale è la somma che l'Enel ha dovuto impegnare per rilevarla (97).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione ci-

vile per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1963 al 30 giugno 1964 e Nota di variazioni allo stato di previsione medesimo (44 e 44-bis).

III. Discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1963 al 30 giugno 1964 (126) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 21).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari